



COMMUNAUTÉ DE COMMUNES
SERRE-PONÇON

Soutenu
par



Interreg
ALCOTRA



Fonds européen de développement régional
Fondo europeo di sviluppo regionale

TERRES MONVISO | Incl

PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE

Plan d'actions - Mars 2023



www.inddigo.com

SOMMAIRE

1. CONTEXTE ET OBJECTIFS

2. LES INTERVENTIONS DU PLAN DE MOBILITE

3. PROGRAMMATION

4. SUIVI ET EVALUATION

SOMMAIRE

1. CONTEXTE ET OBJECTIFS

2. LES INTERVENTIONS DU PLAN DE MOBILITE

3. PROGRAMMATION

4. SUIVI ET EVALUATION

Cadre réglementaire et opérationnel

✓ **Le Plan de Mobilité simplifié**

- La communauté de communes de Serre-Ponçon a entrepris à partir de fin 2021 l'élaboration de son Plan de Mobilité Simplifié en référence à l'article L.1214-36-1 du code des transports :
 - « Le plan de mobilité simplifié détermine les principes régissant l'organisation des conditions de mobilité des personnes et du transport de marchandises, tant à l'intérieur du ressort territorial de l'autorité organisatrice qu'en lien avec les collectivités territoriales limitrophes, en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, afin d'améliorer la mise en œuvre du droit à la mobilité.
- Son élaboration comprend une consultation des partenaires institutionnels de la communauté de communes, et une participation du public.
- Bien que le Plan de mobilité simplifié ne constitue pas un document opposable, cette formalité permet d'asseoir la portée de la programmation.
 - « Le projet de plan arrêté par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de la mobilité est soumis, pour avis, aux conseils municipaux, départementaux et régionaux concernés, au comité de massif concerné lorsque le territoire couvert comprend une ou plusieurs communes de montagne (...) ainsi qu'aux autorités organisatrices de la mobilité limitrophes.
 - Les représentants des professions et des usagers des transports ainsi que les associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, les gestionnaires de voirie, les chambres consulaires, les autorités concernées mentionnées à l'article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales qui exercent la compétence prévue au premier alinéa du même article L. 2224-37 et les associations agréées de protection de l'environnement mentionnées à l'article L. 141-1 du code de l'environnement sont consultés, à leur demande, sur le projet.
 - Le projet de plan, assorti des avis ainsi recueillis, est ensuite soumis à une procédure de participation du public, dans les conditions prévues au II de l'article L. 123-19-1 du même code.
 - Eventuellement modifié pour tenir compte des avis recueillis et des résultats de la participation du public, le plan est arrêté par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de la mobilité. »

Cadre territorial

✓ **Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires**

- La Région est compétente en matière de services de mobilité d'intérêt régional, et joue le rôle de tête de file en matière d'intermodalité et d'interopérabilité. Le Plan de Mobilité se doit d'être en compatibilité avec les objectifs du SRADDET :
 - Objectif 22 Contribuer au déploiement de modes de transport propres et au développement de nouvelles mobilités.
 - Objectif 23 Faciliter tous les types de reports de la voiture individuelle vers d'autres modes plus collectifs et durables.
 - Objectif 34 Préserver la qualité des espaces ruraux et naturels et l'accès aux services dans les centres locaux et de proximité.
 - Objectif 35 Conforter les centralités en privilégiant le renouvellement urbain et la cohérence urbanisme transport.
 - Objectif 38 Développer avec l'ensemble des AOMD une information facilement accessible, une billettique simplifiée, une tarification harmonisée et multimodale.
 - Objectif 39 Fluidifier l'intermodalité par l'optimisation des pôles d'échanges multimodaux.
 - Objectif 41 Déployer des offres de transport en commun adaptées aux territoires, selon trois niveaux d'intensité urbaine.
 - Objectif 42 Rechercher des complémentarités plus étroites et une meilleure coordination entre dessertes urbaines, interurbaines et ferroviaires.

✓ **Le déploiement des bornes de recharge pour véhicules électriques**

- Territoire d'Énergie (SyMÉnergie05) déploie les infrastructures de recharge, avec un réseau dense de bornes sur le territoire des Hautes-Alpes.
 - La communauté de communes de Serre-Ponçon compte 16 points de recharge, permettant de couvrir largement le territoire, tant pour les besoins des habitants que pour ceux des visiteurs : Baratier (charge rapide), Chorges (3 bornes, dont une rapide et deux accélérées), Crévoux (accélérée), Embrun (5 bornes accélérées), Les Orres (2 bornes accélérées), Réallon (1 borne accélérée), Savines (3 bornes, dont 2 accélérées).

Cadre territorial

✓ Les enjeux locaux

- La CCSP s'est engagée depuis 2015 via le SRADDET et le schéma directeur « territoire à énergie positive » à réduire fortement les consommations d'énergie et émissions de GES avec 3 échéances : 2020, 2030 et 2050.
 - Un point d'étape fait en 2020 a montré qu'un effort particulier devait être mené sur le volet transport. En effet, la baisse de consommation d'énergie issue de produits pétroliers a suivi la même baisse que la consommation d'énergie totale - 12% au lieu des - 23% prévu.
 - La diminution des émissions de GES liées au transport est donc fondamentale pour atteindre les objectifs « climat » de la collectivité.
- La CCSP est chef de file du projet simple n°5 "Bien vieillir" du programme européen INTERREG ALCOTRA (PITER Terres Monviso).
 - Les Terres Monviso concernent la zone transfrontalière qui s'étend au Sud du Mont Viso. Ce territoire englobe les vallées Barge et Bagnolo, Po, Varaita, Maira, Grana et Stura et les communes du Saluzzese côté italien et les communautés de communes du Guillestrois-Queyras, de Serre-Ponçon et de la Vallée de l'Ubaye Serre-Ponçon côté français. Sur Serre-Ponçon 30 % de la population a plus de 65 ans. Dans le cadre de ce projet, un diagnostic territorial a été réalisé afin de mieux comprendre l'adéquation des offres de services avec les besoins des personnes âgées de 65 ans et plus. Le diagnostic a permis de faire émerger plusieurs besoins. Parmi ces besoins, la mobilité a été identifiée comme un des besoins prioritaires. C'est pourquoi la réalisation de cette étude répond parfaitement aux attentes du projet « Bien vieillir » et 30 % du montant de cette étude (soit le pourcentage de personnes âgées de 65 ans et plus sur le territoire) seront imputés sur le projet « Bien vieillir ».

Cadre territorial

- Les jeunes sont également très dépendants de la voiture et ont des difficultés de financement du permis de conduire, malgré les dispositifs locaux d'accompagnement.
- La très forte dépendance du territoire à son économie touristique et la concentration de la fréquentation touristique sur des périodes restreintes fragilisent le territoire et les entreprises qui s'y sont établies.
 - La Communauté de Communes de Serre-Ponçon et ses communes membres s'engagent depuis plusieurs années dans une stratégie pluriannuelle de développement intégré et de diversification touristique. La stratégie du territoire est d'optimiser son potentiel pour mettre en exergue le patrimoine naturel et culturel exceptionnel du territoire, et répartir les flux de clientèle sur le territoire tout au long de l'année.
 - La mobilité sur le territoire doit donc faciliter le plus possible cette diversification et faciliter l'accès au territoire et à ses sites touristiques, notamment les plus fréquentés tout au long de l'année.
 - La mobilité doit aussi permettre le développement d'une économie dynamique qui ne soit pas basée uniquement sur le tourisme saisonnier.

Objectifs du Plan de Mobilité

- ✓ **L'objectif du plan d'actions est de programmer les interventions nécessaires, en adéquation avec les ressources du territoire, en précisant le cadre partenarial et les évolutions de gouvernance nécessaires ou souhaitables.**
- ✓ **La planification comprend :**
 - Des interventions de court terme, réalisables en 1 à 3 ans et mobilisant essentiellement des ressources courantes.
 - Des interventions de moyen terme, pour lesquels la mobilisation des moyens financiers, techniques, organisationnels peut demander un délai de réalisation de l'ordre de 5 à 8 ans.
 - Des interventions correspondant à une vision 2030, correspondant au long terme.
- ✓ **Le plan d'actions vise à formaliser un projet transport et mobilité à l'échelle communautaire. Il est basé sur les principaux constats et orientations issus du diagnostic :**
 - 1/ La Communauté de Communes de Serre-Ponçon est désormais Autorité Organisatrice des Mobilités sur son ressort territorial, sur lequel la Région intervient également, avec des circuits traversants et internes qui contribuent largement à l'offre locale.
 - > Il est important que la situation soit la plus transparente possible pour l'utilisateur, ce qui suppose de poursuivre la mise en cohérence de l'offre à l'échelle du territoire (coordination des services, tarification), de développer une information complète et lisible, voire d'associer les services de transport à une signature locale.
 - 2/ La Communauté de Communes de Serre-Ponçon présente une forte attractivité résidentielle, qui se traduit en tendance par un vieillissement de la population sous l'effet de deux facteurs : des résidents secondaires s'installent de façon pérenne, et les familles peuvent avoir du mal à organiser leurs activités quotidiennes si elles se trouvent à l'écart des services de mobilité.
 - > L'organisation d'une offre de mobilité globale à l'année, adaptée à tous les publics (familles, actifs, jeunes, personnes âgées, personnes à mobilité réduite) est un facteur décisif de développement territorial. Les besoins de mobilité du territoire doivent se traduire par des services permettant de relier les différents pôles de l'axe de la Durance de façon performante, et par des services de rabattement souples, adaptés à des faibles intensités de demande (covoiturage, transport à la demande).

Objectifs du Plan de Mobilité

3/ Les besoins de mobilité apparaissent très différents en fonction de la saison, avec des situations très contrastées en saison d'hiver et en saison d'été. Les besoins des clientèles de tourisme et de loisir sont encore insuffisamment adressés, et les trafics automobiles générés par les visiteurs nuisent parfois fortement à l'attrait de la destination. L'offre de mobilité touristique doit donc se développer pour accompagner le développement touristique et permettre de maîtriser les flux routiers.

> Le développement de l'offre doit donc se poursuivre, avec une desserte plus lisible des stations, une offre de mobilité en saison estivale conçue comme une réelle alternative à la voiture, et une intégration progressive des services de mobilité dans l'offre touristique en matière d'information, de promotion et de commercialisation. Un modèle économique pérenne doit également être construit, afin que les visiteurs contribuent durablement au financement des renforts saisonniers.

4/ Les niveaux de trafic et les vitesses pratiquées sur le réseau principal de voirie, en particulier la RN94, posent des enjeux de sécurisation des circulations automobile, des vélos, et des trajets effectués à pied.

> Des mesures de régulation des circulations et surtout du stationnement sont susceptibles de permettre aux services de mobilité de donner leur pleine mesure. Des aménagements de voirie ou de continuité des cheminements piétonniers sont également nécessaires afin de limiter les situations de vitesse excessive.

5/ L'amélioration des conditions de pratique du vélo constitue une attente prioritaire de la population. Par ailleurs, le potentiel du vélo n'est pas pleinement exploité sur le plan touristique.

> Serre-Ponçon peut devenir un territoire et une destination vélo, à condition de déployer un réseau d'itinéraires reliant les communes et les différents pôles générateurs : continuité sur l'axe de la Durance en lien avec les services de transport, maillage des itinéraires sur Chorges et sur l'ensemble Embrun / Baratier / Crots, liaisons entre villages et hameaux. Il est également essentiel de fournir à la population et aux visiteurs des services adaptés en particulier en matière de stationnement, de jalonnement, de location ou d'aide à l'achat, de savoir-rouler.

SOMMAIRE

1. CONTEXTE ET OBJECTIFS

2. LES INTERVENTIONS DU PLAN DE MOBILITE

3. PROGRAMMATION

4. SUIVI ET EVALUATION

LES INTERVENTIONS DU PLAN DE MOBILITE

Vue d'ensemble

Des transports pour le quotidien

- _ Mieux relier les bourgs et hameaux à Embrun, Savines-le-Lac et Chorges
- _ Mieux relier Serre-Ponçon à Gap et Briançon

Des mobilités touristiques maîtrisées

- _ Développer les possibilités d'accès aux stations et sites touristiques sans voiture

Serre-Ponçon, territoire cyclable

- _ Sécuriser et stimuler la pratique utilitaire
- _ Etendre la gamme du vélo loisir

Espaces publics, espaces de vie

- _ Mieux sécuriser la voirie pour faciliter les déplacements de proximité
- _ Valoriser la gare d'Embrun

Une mobilité simple, lisible et fluide

- _ Informer, promouvoir, accompagner, réaliser ensemble

LES INTERVENTIONS DU PLAN DE MOBILITE

I- Des transports pour le quotidien

I- Des transports pour le quotidien

- _ Mieux relier les bourgs et hameaux à Embrun, Savines-le-Lac et Chorges
- _ Mieux relier Serre-Ponçon à Gap et Briançon

- ✓ **I-1/ Intensifier les liaisons avec Gap et Briançon**
 - Développer la desserte sur l'axe ferroviaire
- ✓ **I-2/ Faciliter la pratique du covoiturage**
 - Déployer un service d'autostop organisé et de covoiturage solidaire
 - Aménager des aires de stationnement
- ✓ **I-3/ Développer des liaisons régulières locales**
 - Compléter la grille horaire de la LER29 sur l'axe de la Durance pour la desserte de Savines-le-Lac, Crots et Châteauroux-les-Alpes
 - Faciliter l'embarquement des vélos
- ✓ **I-4/ Relier les villages et hameaux aux centralités (Embrun, Savines-le-Lac, Chorges)**
 - Faciliter l'accès du public aux services de transport scolaire
 - Envisager un service de transport à la demande
- ✓ **I-5/ Etendre le réseau de transport urbain d'Embrun**
 - Proposer de nouvelles liaisons, réorganiser le réseau

I- DES TRANSPORTS POUR LE QUOTIDIEN

Action I-1/ Intensifier les liaisons avec Gap et Briançon

| Situation initiale | | | | |
|--|--|---|----------------------|---|
| - La grille horaire TER actuelle (11 trajets quotidiens) ne répond pas à l'ensemble des besoins de la vie quotidienne : un seul aller-retour le matin vers Gap et aucun vers Briançon, un seul retour de Briançon le soir, et pas de retour de Gap entre 17h30 et 20h. | | | | |
| Objectifs | | | | |
| Offrir une alternative performante à la voiture individuelle sur l'axe de la Durance pour les habitants de la CCSP, pour l'accès à l'ensemble des activités de la vie quotidienne. | | | | |
| Propositions | Moyens à mobiliser | Impact attendu | Réalisation | Echéances |
| <p>- Etudier l'intégration de trains supplémentaires entre Briançon et Gap, avec une offre de service adaptée aux besoins des usagers du quotidien</p> <p>> Une fréquence de l'ordre de l'heure de 7h à 20h.</p> | <p>- Etude fine d'exploitation en cours</p> <p>- Mise en exploitation d'un train supplémentaire entre Gap et Briançon</p> <p>> <i>Coût de l'ordre de 1M€/an par aller-retour supplémentaire</i></p> | <p>Permet l'utilisation de la ligne TER pour les motifs travail et loisir, avec une perspective de l'ordre de 100.000 voyages annuels supplémentaires en lien avec la CCSP.</p> | <p><u>Région</u></p> | <p>Résultats de l'étude d'exploitation prévus pour septembre 2023</p> <p>Réalisation à partir de 2030</p> |
| <p>- Etudier une anticipation de l'offre de service supplémentaire par voie routière</p> | <p>- Mise en exploitation de 2 à 4 autocars supplémentaires entre Gap et Briançon</p> <p>> <i>Coût de l'ordre de 0,5 à 1M€/an</i></p> | <p>Permet d'offrir une alternative à la voiture individuelle en s'affranchissant des contraintes de l'exploitation ferroviaire.</p> | <p><u>Région</u></p> | <p>A partir de 2025</p> |

I- DES TRANSPORTS POUR LE QUOTIDIEN

Action I-2/ Faciliter la pratique du covoiturage

| Situation initiale | | | | |
|--|---|---|--|--------------------------------------|
| - A ce jour, l'aire multiservices de l'Embrunais constitue le seul appui local à la pratique du covoiturage. | | | | |
| Objectifs | | | | |
| Organiser la pratique du covoiturage en mettant à disposition du public des services et des aménagements visibles et sûrs. Stimuler la pratique pour former et étendre des communautés de conducteurs et de passagers. | | | | |
| Propositions | Moyens à mobiliser | Impact attendu | Réalisation | Echéances |
| <p>- Déployer le service d'autostop organisé Rezo Pouce / Mobicoop mis en place par le Département</p> <ul style="list-style-type: none"> > Participer à l'implantation des points stop > Promouvoir le dispositif auprès des communes, des clubs, des associations, et auprès de la population > Faire tester le dispositif par des relais d'opinion et les faire témoigner > Lancer le service avec une animation de type challenge : défis à réaliser en autostop à l'occasion d'un événement de lancement convivial, avec remise de prix. | <ul style="list-style-type: none"> - Déploiement de la signalisation sur les points stop - Adhésion au dispositif > <i>Coût de l'ordre de 5k€/an</i> - Animation du dispositif > <i>Coût de l'ordre de 10k€/an</i> | <p>Sécurise et légitime auprès du grand public une forme de covoiturage spontané pour des déplacements de courte distance (généralement moins de 20 km)</p> | <p><u>Département</u> (déploiement)</p> <p><u>CCSP</u>, communes (animation)</p> | <p>Dès le deuxième semestre 2023</p> |
| <p>- Faciliter la mise en relation pour des pratiques de covoiturage courte distance organisées à l'avance.</p> <ul style="list-style-type: none"> > Promouvoir la plateforme de mise en relation associée au service Rezo Pouce (Mobicoop) : réalisation de speed-dating covoiturage avec des employeurs du territoire, des communes, des collectifs > Animer des communautés locales > Inciter à la pratique du covoiturage via l'appliquatif de mise en relation pour se rendre aux événements organisés sur le territoire. | <ul style="list-style-type: none"> - Animation du dispositif > <i>Coût de l'ordre de 10k€/an</i> | <p>Permet d'étendre la pratique du covoiturage au-delà des réseaux de connaissances pour des déplacements réguliers ou occasionnels (généralement de 10 à 40 km).</p> | <p><u>CCSP</u>, communes, employeurs (animation)</p> | <p>A partir de 2024</p> |
| <p>- Aménager des aires de covoiturage</p> <ul style="list-style-type: none"> > Savines-le-Lac, Embrun en direction de Guillestre | <ul style="list-style-type: none"> - <i>Cout de l'ordre de 230k€</i> | <p>Aide au regroupement</p> | <p><u>CCSP</u></p> | <p>2024-2025</p> |

I- DES TRANSPORTS POUR LE QUOTIDIEN

Action I-3/ Développer des liaisons régulières locales

| Situation initiale | | | | |
|---|--|---|---------------|----------------|
| <ul style="list-style-type: none"> - La ligne express régionale 69 (ex LER29) Briançon Marseille dessert Châteauroux-les-Alpes, Embrun, Crots, Savines-le-Lac, Chorges, mais sans toujours permettre d'effectuer des allers-retours sur une demi-journée, et avec parfois des circulations TER et LER sur des horaires proches. - L'embarquement des vélos est admis sous réserve de la place disponible. | | | | |
| Objectifs | | | | |
| Permettre aux habitants de Châteauroux-les-Alpes, Embrun, Crots, Savines-le-Lac et Chorges d'effectuer des liaisons avec Gap et Briançon à la demi-journée : arrivées à Gap à 8h, 9h, 12h et 14h ; départs de Gap à 12h, 15h, 16h30, 17h30 et 18h30 | | | | |
| Propositions | Moyens à mobiliser | Impact attendu | Réalisation | Echéances |
| <ul style="list-style-type: none"> - Optimiser la cohérence horaire TER / LER > Pour les départs de Gap à 11h, 16h20, 17h15 | Etude d'optimisation en cours | Meilleur niveau de service à moyens quasi-constants | <u>Région</u> | Septembre 2024 |
| <ul style="list-style-type: none"> - Intégrer à la grille horaire de la ligne express 69 des services supplémentaires entre Gap et Briançon en mi-journée, desservant Embrun, Chorges, Crots, Savines-le-Lac et Châteauroux-les-Alpes > Départ cible de Gap à 12h du lundi au vendredi > Départ cible de Gap à 17h le samedi > Arrivée cible à Gap à 9h du lundi au vendredi (course existante en mode express) | Production de l'ordre de 300 courses annuelles supplémentaires entre Gap et Briançon > <i>Coût de l'ordre de 100k€/an</i> | Répond aux besoins de mobilité de la vie quotidienne pour un bassin de l'ordre de 13.000 habitants, dont près de 4.000 sur Châteauroux-les-Alpes, Crots et Savines-le-Lac | <u>Région</u> | Septembre 2024 |
| <ul style="list-style-type: none"> - Equiper les autocars de la LER de porte-vélos, et fluidifier leur usage : envisager un service gratuit, sans réservation préalable, avec un matériel adapté à l'exploitation. | Investissement en matériel porte-vélo > <i>Environ 5k€ par véhicule</i> | Permettre aux usagers en intermodalité avec le vélo d'utiliser indifféremment le train ou l'autocar sur l'axe Gap Briançon | <u>Région</u> | Septembre 2024 |

I- DES TRANSPORTS POUR LE QUOTIDIEN

Action I-4/ Relier les villages et hameaux aux centralités (Embrun, Savines-le-Lac, Chorges)

| Situation initiale | | | | |
|---|---|---|--|----------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> - Les services de transport scolaire à destination des collèges et des lycées sont ouverts au public, selon les places disponibles. Cette possibilité demande cependant une mise en relation préalable avec la Région, et elle est mal connue. - Aucun autre service ne dessert les villages à l'année, en dehors des liaisons offertes par la LER. | | | | |
| Objectifs | | | | |
| Faciliter l'accès aux services et aux commerces locaux pour les communes non desservies par des lignes régulières à l'année (St-André d'Embrun, St-Sauveur, Crévoux, Les Orres, Pontis, Le Sauze-du-Lac, Puy-Sanières, Puy-St-Eusèbe, St-Apollinaire, Prunières, Réallon), ainsi que pour les hameaux excentrés des communes de Châteauroux-les-Alpes, Embrun, Baratier, Crots, Savines-le-Lac, Chorges. | | | | |
| Propositions | Moyens à mobiliser | Impact attendu | Réalisation | Echéances |
| <ul style="list-style-type: none"> - Faciliter l'usage des circuits scolaires par les habitants : <ul style="list-style-type: none"> > Vérification en début de chaque année scolaire des capacités disponibles sur les circuits scolaires vers les collèges et les lycées. > Information du public, de la CCSP et des communes concernées sur les circuits ouverts. > Diffusion de la documentation commerciale aux communes et aux relais de terrain (horaires, itinéraires, tarifs, conditions particulières d'accès tenant compte des caractéristiques d'exploitation). > Etudier le maintien du service sur réservation pendant les vacances scolaires. | <ul style="list-style-type: none"> - Maintien du service sur réservation pendant les vacances scolaires sur les 12 circuits scolaires <ul style="list-style-type: none"> > <i>Coût de l'ordre de 40k€/an, sur la base d'un taux de déclenchement de 20%.</i> | Offre une solution de mobilité complémentaire aux habitants des secteurs excentrés (environ 5.000 personnes) pour des déplacements à la journée | Région (réalisation des services, information des collectivités), en coopération avec la CCSP et les communes (diffusion de l'information) | A partir de septembre 2024 |
| <ul style="list-style-type: none"> - Compléter la desserte par un service de transport à la demande zonal à destination de points d'intérêt sur Embrun, Savines-le-Lac et Chorges. <ul style="list-style-type: none"> > Si les services déployés précédemment (services scolaires, covoiturage) ne suffisent pas à répondre à la demande. > Les caractéristiques fonctionnelles du service envisagé sont détaillées page suivante. | <ul style="list-style-type: none"> - Centrale de réservation téléphonique et web <ul style="list-style-type: none"> - Mobilisation de 2 véhicules légers 7 places accessibles aux personnes à mobilité réduite > <i>Coût de production évalué à 150k€/an</i> | Permet aux habitants des secteurs excentrés (environ 5.000 personnes) de réaliser des activités localement à la journée ou à la 1/2 journée | CCSP (réalisation des services), en coopération avec les communes (diffusion de l'information) | Septembre 2027 |

I- DES TRANSPORTS POUR LE QUOTIDIEN

Action I-2/ Développer des liaisons régulières locales

✓ Caractéristiques fonctionnelles du service communautaire envisagé pour le transport à la demande

- Service ouvert à tous publics, pleinement intégré à la marque mobilité de la CCSP, visant à relier les communes excentrées et les hameaux aux points d'intérêts d'Embrun, Chorges et Savines-le-Lac, ainsi qu'aux services de transport réguliers.
- Desserte basée sur les points d'arrêt de transport scolaire et des lieux stratégiques de rabattement (1 à 5 points par commune).
- Desserte organisée sur trois secteurs :
 - Secteur Ouest, en rabattement sur Chorges
 - Secteur Est, en rabattement sur Embrun
 - Secteur Centre, en rabattement sur Savines-le-Lac
- Réservation préalable, inscription annuelle
- Envisager une régulation des usages pour que les moyens de production puissent être distribués de façon équitable
 - Limite d'usage,
 - Jours et heures de service,
 - Titres de transport acceptés)

| Facteurs de régulation et d'ouverture du transport à la demande | | | | Préfiguration pour la CCSP |
|---|---|---|--------------------------------------|--|
| Identité | Réseau spécifique | Déclinaison de la marque du réseau | Marque du réseau | Intégration à la marque locale mobilité |
| Information | Canaux spécifique | Intégrée à celle du réseau | | Intégrée au guide mobilité local |
| Tarifification | Selon la longueur du trajet | Zonale | Plate | Tarifification plate |
| Titres de transport | Paiement au trajet | Titres unité et carnets de tickets | Titres unité, carnets et abonnements | Adapter la tarification et la billetterie à des usages occasionnels |
| Billetterie | Billetterie spécifique | Interopérable Zou | | |
| Public | Personnes à mobilité réduite | Populations vulnérables | Tous publics | Le public prioritaire correspond aux populations vulnérables, mais l'ouverture à tous les publics constitue un élément de visibilité favorable |
| Inscription | Inscription préalable annuelle payante | Inscription préalable annuelle gratuite | | L'inscription payante annuelle permet de fiabiliser et d'actualiser les listes d'usagers |
| Stratégie de desserte | Lieux spécifiques (centralités, marchés) | Centralités, rabattement vers des lignes fortes | Ensemble du territoire | Le TAD intercommunal vise à rejoindre les centralités de la CCSP, et d'accéder aux principaux services de transport |
| Réservation | Au plus tard l'avant-veille de la course | Au plus tard la veille | 2h avant ou moins | La réservation la veille est suffisante pour la plupart des usages. Une réservation l'avant-veille facilite l'organisation des services. Une réservation en dynamique génère peu d'économies par rapport à des lignes régulières |
| Plafonnement d'usage | Sans plafonnement | Jusqu'à 5 fois par mois | Jusqu'à 5 fois par semaine | Le plafonnement permet de limiter la mobilisation des moyens par un nombre d'usagers réduit |
| Prise en charge (aller) | Ensemble limité de points d'arrêts | Points d'arrêts du transport scolaire | Adresse | Les points d'arrêt scolaires constituent un ensemble suffisamment dense |
| Dépose (aller) | Lieux de rabattement (1 par commune au moins + POI) | Mêmes points d'arrêts de prise en charge | Adresse | Le TAD a vocation à rejoindre des destinations ciblées, dans une logique de rabattement |
| Jours de fonctionnement | Une journée par semaine | 2 à 3 jours par semaine | Quotidien | Un fonctionnement régulier mais pas quotidien permet de limiter les moyens |
| Horaires | Fiche horaire virtuelle | Horaire au lieu de dépose | Plage horaire de fonctionnement | L'horaire au lieu de dépose permet d'envisager du groupage, mais peut imposer des procédures de rappel des usagers |

I- DES TRANSPORTS POUR LE QUOTIDIEN

Action I-2/ Développer des liaisons régulières locales

✓ Zonage envisagé pour le transport à la demande

| Secteur | Communes desservies | Points de rabattement | Jours de fonctionnement |
|---------|---|--|-------------------------|
| Ouest | Embrun, Châteauroux-les-Alpes, St-André d'Embrun, St-Sauveur, Crévoux, Les Orres, Puy-Sanières, Puy-St-Eusèbe, Crots, Baratier) | Embrun (gare, pied de ville, centre hospitalier, Manutention, cimetière, plan d'eau / piscine) | Mercredi, jeudi, samedi |
| Centre | Savines-le-Lac, Pontis, Le Sauze-du-Lac | Savines-le-Lac (mairie, office du tourisme, pôle XXème) | Mardi, vendredi |
| Est | Chorges, Réallon, St-Apollinaire, Prunières | Chorges (mairie, gare, salle des fêtes) | Mardi, vendredi |

I- DES TRANSPORTS POUR LE QUOTIDIEN

Action I-5/ Etendre le réseau urbain d'Embrun

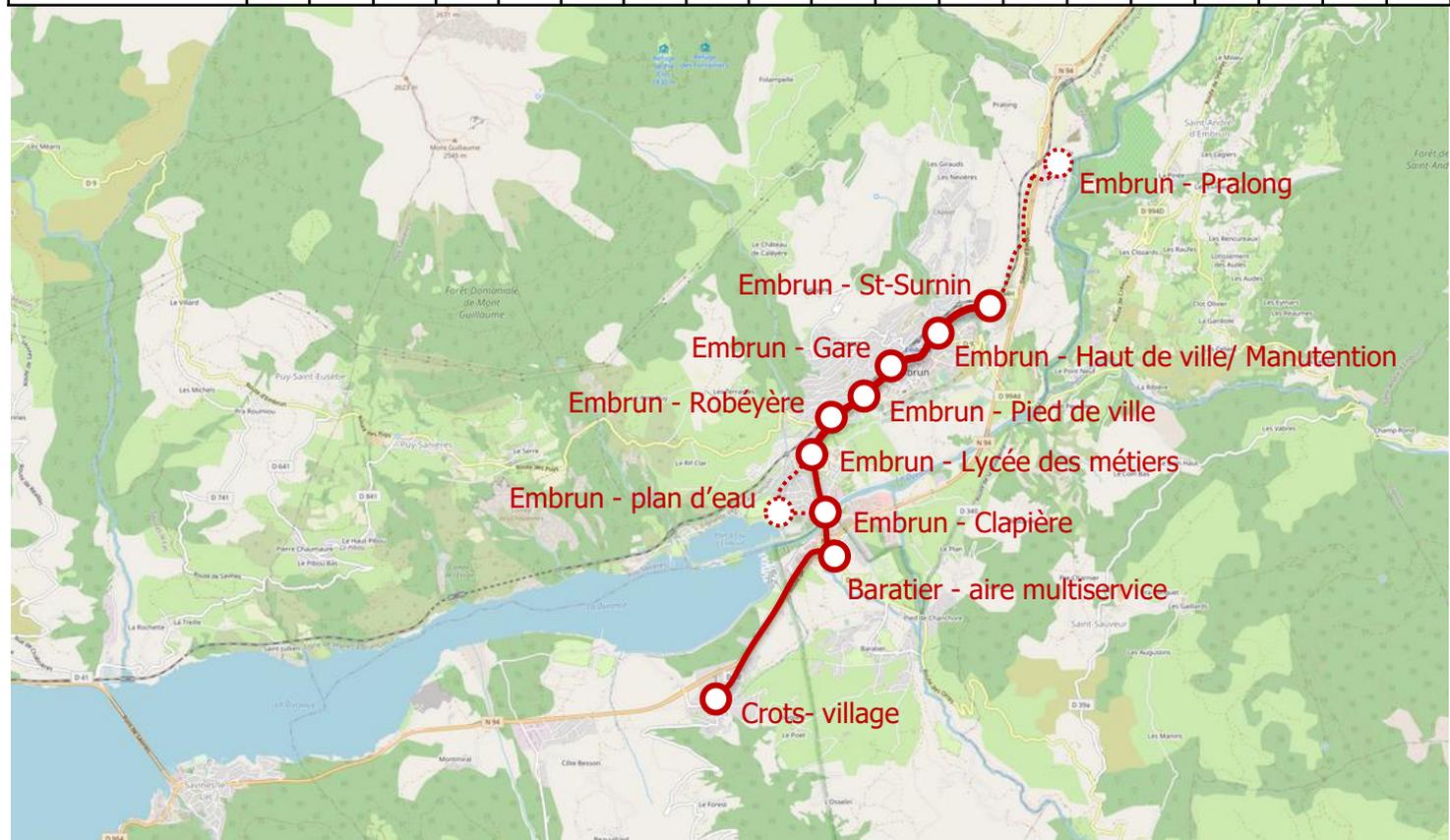
| Situation initiale | | | | |
|--|---|---|--------------------|-----------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> - Le réseau urbain d'Embrun constitue un outil de desserte des hameaux, et du plan d'eau en saison d'été. - L'offre de service, très différente en saison d'été, nuit à sa lisibilité. | | | | |
| Objectifs | | | | |
| <p>Organiser la pratique du covoiturage en mettant à disposition du public des services et des aménagements visibles et sûrs. Stimuler la pratique pour former et étendre des communautés de conducteurs et de passagers.</p> | | | | |
| Propositions | Moyens à mobiliser | Impact attendu | Réalisation | Echéances |
| <p>- Structurer le réseau urbain autour d'une ligne forte traversant Embrun et poursuivant jusqu'à Baratier et Crots</p> <ul style="list-style-type: none"> > Fréquence horaire, de 7h30 à 19h, avec un véhicule en ligne > Desserte du plan d'eau en saison estivale > La desserte des hameaux d'Embrun est réalisée par le service de transport à la demande (action I-4) > Possibilité de desserte de Pralong sur réservation <p>> <i>Les caractéristiques fonctionnelles du service envisagé sont détaillées page suivante (deux scénarios).</i></p> | <ul style="list-style-type: none"> - Redéploiement du service existant de navette, avec un niveau de production supérieur (temps de conduite et km) > <i>Coût supplémentaire de l'ordre de 60 à 75k€/an selon le scénario choisi</i> | <p>Offre une solution de mobilité de proximité à Embrun et autour d'Embrun adaptée à tous les publics, sur un bassin cible de l'ordre de 8.000 habitants hors périodes touristiques (jusqu'au double en saison)</p> | <p><u>CCSP</u></p> | <p>A partir de septembre 2027</p> |

I- DES TRANSPORTS POUR LE QUOTIDIEN

Action I-5/ Etendre le réseau urbain d'Embrun

Exemple de grille horaire

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Embrun St-Surnin | 7:30 | 8:05 | 8:45 | 9:20 | 10:00 | 10:35 | 11:15 | 11:50 | 12:30 | 13:05 | 13:45 | 14:20 | 15:00 | 15:35 | 16:15 | 16:50 | 17:30 | 18:05 | 18:45 |
| Crots | 7:45 | 8:20 | 9:00 | 9:35 | 10:15 | 10:50 | 11:30 | 12:05 | 12:45 | 13:20 | 14:00 | 14:35 | 15:15 | 15:50 | 16:30 | 17:05 | 17:45 | 18:20 | 19:00 |
| Crots | 7:45 | 8:20 | 9:00 | 9:35 | 10:15 | 10:50 | 11:30 | 12:05 | 12:45 | 13:20 | 14:00 | 14:35 | 15:15 | 15:50 | 16:30 | 17:05 | 17:45 | 18:20 | 19:00 |
| Embrun St-Surnin | 8:00 | 8:35 | 9:15 | 9:50 | 10:30 | 11:05 | 11:45 | 12:20 | 13:00 | 13:35 | 14:15 | 14:50 | 15:30 | 16:05 | 16:45 | 17:20 | 18:00 | 18:35 | 19:15 |



> Scénario 1

Tracé permettant de desservir Embrun, Crots et Baratier avec une fréquence proche de la 1/2 heure, et un temps de trajet de 15 minutes.

Une prolongation sur réservation peut être envisagée sur Pralong. Les trajets effectués sont intégrés aux temps de régulation prévus à Embrun St-Surnin.

Un passage par le plan d'eau d'Embrun et la piscine peut être effectué en été, avec un ajustement éventuel de la grille horaire de l'ordre de 5 minutes.

Population couverte de l'ordre de 7.000 habitants (environ 14.000 en haute saison touristique).

> Coût de production de l'ordre de 230 k€/an

II-Des mobilités touristiques maîtrisées

II-Des mobilités touristiques maîtrisées

_ Développer les possibilités d'accès aux stations et sites touristiques sans voiture

- ✓ **II-1/ Améliorer les services hivernaux desservant les stations**
 - Intensifier les liaisons Embrun Crévoux et Charges Réallon
 - Homogénéiser l'information et la tarification
- ✓ **II-2/ Mieux intégrer les accès aux stations dans le parcours client**
 - Promouvoir le train dans le parcours client
 - Proposer des avantages en station pour les usagers accédant en train, en navettes et en covoiturage
- ✓ **II-3/ Desservir les lieux de loisir en saison estivale**
 - Desserte des plages à partir de Charges et Embrun

II-DES MOBILITÉS TOURISTIQUES MAÎTRISÉES

II-1/ Améliorer les services hivernaux desservant les stations

| Situation initiale | | | | |
|--|--|--|-------------|-------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> - La CCSP a mis en place pour la saison 2022/2023 une liaison renforcée en libre circulation entre Chorges et Réallon, ainsi qu'entre Embrun et Crévoux, avec 4 allers retours les week-ends et pendant les vacances scolaires de la zone C. - La ligne saisonnière Embrun Les Orres, organisée par la Région, présente un niveau d'offre supérieur, avec un tarif unité de 2,50 € (2,10 € vente en ligne). - Un service d'accès de nature privée est également mis en place par la station des Orres pour ses personnels. | | | | |
| Objectifs | | | | |
| Offrir une alternative attractive à la voiture pour l'accès aux stations, avec plusieurs cibles complémentaires : les visiteurs à la journée des stations, la clientèle de séjour accédant à Embrun ou à Chorges en train, et les personnels travaillant en station et résidant en vallée. | | | | |
| Propositions | Moyens à mobiliser | Impact attendu | Réalisation | Echéances |
| <p>- Etoffer les grilles horaires des services reliant Chorges à Réallon, Embrun à Crévoux et Embrun aux Orres, en assurant les horaires cibles suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> > Arrivées en station à 8h (personnel des stations), 9h, 13h > Départs des stations à 12h, 14h, 16h, 17h et 18h. <p>Cette offre de service correspond à 6-8 allers-retours quotidiens, avec des horaires à caler sur les horaires des trains, en particulier le samedi et le dimanche.</p> <p>Les courses du matin et du soir peuvent être combinés avec les trajets d'accès des véhicules assurant les services internes aux stations.</p> <p>Des renforts seront à prévoir lors des événements de saison.</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Pérennisation et adaptation des moyens mis en place pendant l'hiver 2022/2023 > <i>Coût supplémentaire de l'ordre de 30k€/an</i> | Gain d'environ 100 véhicules par jour pour chaque station : moins de pression sur le stationnement. | <u>CCSP</u> | A partir de l'hiver 2024/2025 |
| <p>- Accroître le financement des service saisonniers par les visiteurs :</p> <ul style="list-style-type: none"> > Une étude économique associant les communes, les stations et les socio-professionnels du tourisme aura pour objectif d'évaluer la pertinence et l'acceptabilité de différentes solutions pratiques (cf. page suivante). | <ul style="list-style-type: none"> - Etude économique et financière > <i>Coût de l'ordre de 40k€</i> | Maintien d'un avantage client significatif par rapport à un accès en voiture. Financement pérenne de l'offre de transport saisonnière. | <u>CCSP</u> | 2024-2025 |

II-DES MOBILITÉS TOURISTIQUES MAÎTRISÉES

Accroître le financement des services saisonniers par les clientèles touristiques

- ✓ **Les clientèles touristiques contribuent aujourd’hui très peu au financement des services de transport saisonniers:**
 - Les services mis en place par la CCSP fonctionnent aujourd’hui en libre circulation pour les usagers
 - La desserte des Orres réalisée par la Région est accessible par les abonnements et des titres unité, mais la recette ne couvre qu’une faible part (13%) des coûts de production.
- ✓ **Une étude économique associant les communes, les stations et les socio-professionnels du tourisme aura pour objectif d’évaluer la pertinence et l’acceptabilité de différentes solutions pratiques. Plusieurs familles de solutions peuvent être mises en œuvre, isolément ou de façon complémentaire, pour accroître la participation des clientèles touristiques au financement des services de transport saisonniers :**
 - 1/ Le relèvement du tarif des services de transport, sur la base du tarif des lignes régionales (tarif unité 2,5 €). Cette solution pourrait permettre de générer des recettes voyageurs, mais le signal prix donné à l’usager est défavorable, et le trajet peut s’avérer moins coûteux en voiture.
> *Cette solution n’est en général pas pratiquée avec des niveaux de prix permettant de couvrir une part significative des coûts de production.*
 - 2/ Une participation des domaines skiables au fonctionnement des services de transport. Associé à un relèvement du tarif des forfaits des remontées mécaniques, cette solution revient à ce que l’ensemble des skieurs financent en partie l’offre de transport, quel que soit leur mode d’accès à la station. La limite de ce mode de financement, assez largement pratiqué, réside dans la compétitivité prix du domaine skiable, dans un environnement concurrentiel.
 - 3/ Une participation des communes, via les hébergeurs. Certaines stations ont financé une libre circulation sur leur réseau de transport par la délivrance d’une carte d’hôte valant titre de transport, distribué aux clients s’étant acquittés de la taxe de séjour. Cet avantage stimule les clients à obtenir leur carte d’hôte, et donc la perception de la taxe de séjour.
 - 4/ Une participation des communes, via le stationnement. Cette solution, également pratiquée par ailleurs, consiste à participer au financement des services de transport en utilisant des produits générés par la mise en place de stationnement payant sur les places les plus attractives, à proximité des fronts de neige. Cette solution présente un avantage important, car elle renforce l’avantage concurrentiel à la desserte en transport collectif pour les usagers. Le stationnement payant permet également de réguler la présence des voitures sur les lieux les plus stratégiques des stations.
> *La Vallée de Chamonix, la Haute-Maurienne-Vanoise, les Portes du Soleil, Montgenèvre, ont recours à tout ou partie de ces solutions.*
 - 5/ L’achat à l’avance, à tarif négocié, de forfaits par les transporteurs. La négociation tarifaire permet de vendre des allers-retours en station pour un prix équivalent à celui du forfait. L’avantage concurrentiel est important pour l’usager, qui bénéficie d’un package.
> *Ce fonctionnement est utilisé par l’offre de service Transaltitude élaborée par le Département de l’Isère.*

II-DES MOBILITÉS TOURISTIQUES MAÎTRISÉES

II-2/ Mieux intégrer les accès aux stations dans le parcours client

| Situation initiale | | | | |
|--|--|--|---|-------------------------------|
| - La promotion de l'accès en transports collectifs aux stations est prise en charge par la CCSP et par la Région, chaque collectivité assurant l'information et la promotion de ses propres services. | | | | |
| Objectifs | | | | |
| Intégrer l'information et la promotion des services de transport permettant de se rendre en station aux canaux de communication qui touchent directement la clientèle touristique. | | | | |
| Propositions | Moyens à mobiliser | Impact attendu | Réalisation | Echéances |
| <p>- Informer et diriger la clientèle en amont du séjour :</p> <ul style="list-style-type: none"> > Intégrer des messages promotionnels sur les sites web des offices du tourisme et sur les réseaux sociaux en amont des saisons, afin de diffuser l'image d'une destination sans voiture. > Associer aux réservations une proposition d'accès en train (clientèle Ile-de-France, Aix-Marseille, Valence). Le client ayant réservé un séjour est renvoyé vers les informations sur les horaires, les tarifs, et des ressources en ligne qui lui permettent d'organiser son voyage. > Intégrer des widgets pointant directement vers les services de mobilité (navettes, train, covoiturage) sur les sites web des offices du tourisme. Un widget Zou est disponible en marque blanche. | <ul style="list-style-type: none"> - Développements à prévoir sur les outils de communication des OT et des stations. > <i>Pas de surcoût à prévoir</i> | Permet à la clientèle de se projeter dans une expérience de séjour sans voiture. | <u>Professionnels du tourisme</u> , CCSP, SNCF, Région, opérateurs de covoiturage | A partir de l'hiver 2024/2025 |
| <p>- Envisager une labellisation des stations (Alpine Pearls, Flocon Vert...)</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Processus de labellisation > Coût de l'ordre de 5k€/an pour chaque station. | Valorise les efforts en matière d'écomobilité. | <u>Communes</u> | 2027 |

II-DES MOBILITÉS TOURISTIQUES MAÎTRISÉES

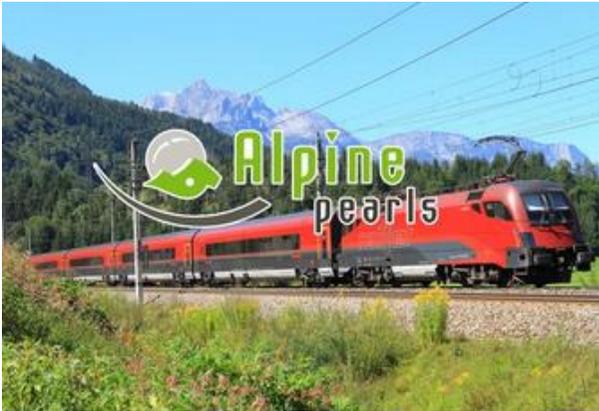
II-2/ Mieux intégrer les accès aux stations dans le parcours client

The screenshot displays the Chamrousse website interface. At the top left, the logo for 'CHAMROUSSE ALPES-FRANCE 1700' is visible. The main navigation bar includes 'Accueil / Station / Accès & Transports / Calcul d'itinéraire'. The central heading is 'Calcul d'itinéraire'. Below this, a red banner reads 'Venir à Chamrousse en train, bus et covoiturage !'. A descriptive paragraph states: 'Découvrez le widget de notre partenaire Tictactrip pour réserver votre trajet depuis chez vous jusqu'à la station de montagne et de ski de Chamrousse. Trouvez par exemple vos billets de train directement pour Paris - Chamrousse, des bus Lyon - Chamrousse, ou les navettes Grenoble - Chamrousse...'. The main content area features a large widget with the Chamrousse and Tictactrip logos. The widget has a title 'Quel est votre trajet ?' and contains several input fields: 'Saisissez votre ville de départ' (with 'Chamrousse' entered), 'Mercredi 21 décembre', 'Choisissez votre date de retour', and '1 adulte, 0 carte'. A 'Rechercher' button is positioned below these fields. To the right of the form, the text reads 'Réservez votre trajet jusqu'à Chamrousse !' and 'Train & Navettes de ski en un achat'. The footer of the widget includes the Tictactrip logo and links for 'Mentions légales', 'CGV', and 'Confidentialité'.

A Chamrousse, un calculateur d'itinéraire train + bus intégré au site web station

II-DES MOBILITÉS TOURISTIQUES MAÎTRISÉES

II-2/ Mieux intégrer les accès aux stations dans le parcours client



Alpine Pearls

Mallnitz has been a member of "Alpine Pearls" - vacation resorts that stand for sustainable tourism - since 2009!

[Read more](#)



The hiking bus in Mallnitz: from the village to the mountains

You want to go up, we'll drive you there: Mountain air is good for the heart, the lungs and of course the soul. You are lucky if you can breathe as much of it as possible. Around the Mallnitz high plateau, one of the most beautiful hiking regions in Europe, there are the very best conditions for this. So that future generations can also enjoy the crystal-clear, clean air, Mallnitz now has a very special service, the hiking bus.

The way is the end, during the hiking season guests of Alpine Pearls accommodation can be driven free of charge to the start of the hike, the mountain tour and to many other excursion destinations. Luggage and dogs are allowed aboard, of course. Visitors enjoy time and comfort, the equipment is easy. Departure

Services de transport intégrés à des cartes multi-activités en Autriche

II-DES MOBILITÉS TOURISTIQUES MAÎTRISÉES

II-3/ Desservir les lieux de loisir en saison estivale

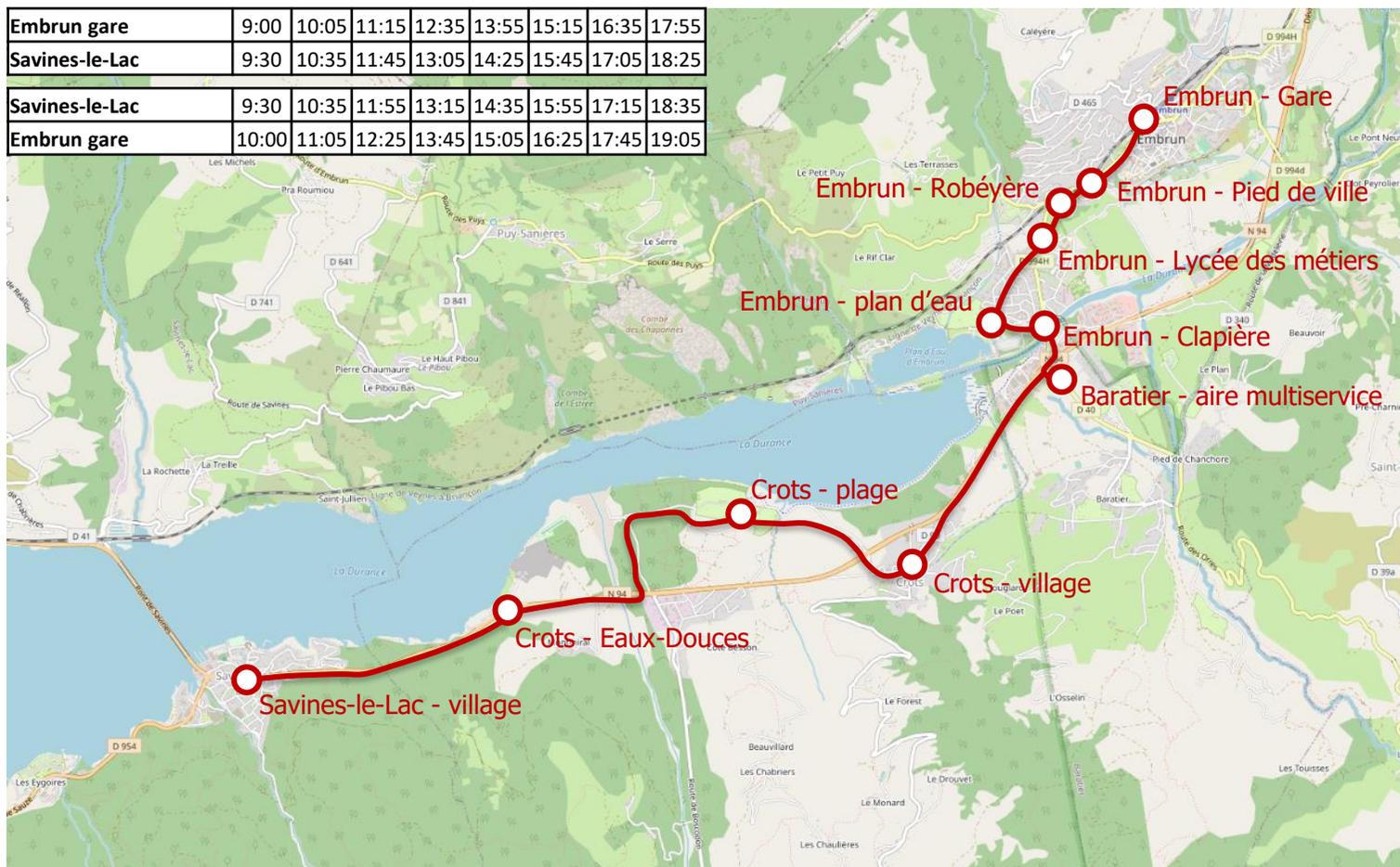
| Situation initiale | | | | |
|--|--|--|---|------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> - La CCSP a expérimenté une liaison entre Chorges et Chanteloube à l'été 2022, avec des résultats encourageants. - Les autres sites ne bénéficient pas d'une desserte en transports collectifs. | | | | |
| Objectifs | | | | |
| Offrir une alternative attractive à la voiture pour l'accès aux plages et aux principaux sites de versant, avec plusieurs cibles complémentaires : la clientèle de séjour, les visiteurs à la journée provenant du bassin de Gap. | | | | |
| Propositions | Moyens à mobiliser | Impact attendu | Réalisation | Echéances |
| <ul style="list-style-type: none"> - Pérenniser la liaison Chorges Chanteloube, en maintenant le stationnement payant sur les parkings les plus proches du lac. - Créer des dessertes complémentaires sur le même modèle : <ul style="list-style-type: none"> > Une desserte des plages de la rive gauche, entre Embrun et Savines-le-Lac. > Une desserte de la Baie Saint-Michel depuis Chorges. > <i>Les caractéristiques fonctionnelles du service envisagé sont détaillées pages suivantes.</i> | <ul style="list-style-type: none"> - Mise en ligne d'un véhicule en saison d'été. <ul style="list-style-type: none"> > <i>Coût de production de l'ordre de 50k€/an.</i> - Etude des aménagements de voirie facilitant la desserte <ul style="list-style-type: none"> > <i>Coût de l'ordre de 50k€.</i> | Réduit l'impact du stationnement et de la circulation sur les sites lacustres. | <p>CCSP (réalisation des services)</p> <p>DIR-Méditerranée (étude des aménagements)</p> | A partir de l'été 2027 |
| <ul style="list-style-type: none"> - Desservir les sites de versants avec des moyens adaptés (Morgon, Crévoux, Réallon, Mont-Guillaume) <ul style="list-style-type: none"> > Intégration des destinations de Boscodon, Morgon et Montguillaume dans le système d'autostop organisé (cf. action I-4) > Expérimenter des liaisons régulières en complément du transport à la demande pour relier Crévoux à Embrun et Réallon à Chorges en haute saison estivale. | <ul style="list-style-type: none"> - Moyens intégrés à l'action I-4 pour Boscodon, Morgon et Montguillaume. - Mise en ligne d'un minibus avec remorque vélo pour les liaisons avec Crévoux et Réallon <ul style="list-style-type: none"> > <i>Coût de l'ordre de 20k€/an</i> | <p>Réduit l'impact du stationnement et de la circulation sur les sites de versant.</p> <p>Offre des itinéraires plus variés aux promeneurs et randonneurs.</p> | CCSP | A partir de l'été 2024 |

II-DES MOBILITÉS TOURISTIQUES MAÎTRISÉES

II-3/ Desservir les lieux de loisir en saison estivale

Exemple de grille horaire

| | | | | | | | | |
|----------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Embrun gare | 9:00 | 10:05 | 11:15 | 12:35 | 13:55 | 15:15 | 16:35 | 17:55 |
| Savines-le-Lac | 9:30 | 10:35 | 11:45 | 13:05 | 14:25 | 15:45 | 17:05 | 18:25 |
| Savines-le-Lac | 9:30 | 10:35 | 11:55 | 13:15 | 14:35 | 15:55 | 17:15 | 18:35 |
| Embrun gare | 10:00 | 11:05 | 12:25 | 13:45 | 15:05 | 16:25 | 17:45 | 19:05 |



> Ligne des plages Embrun - Savines-le-Lac

Tracé permettant de desservir Embrun, le plan d'eau, Crots, les sites de la Garenne et des Eaux-Douces, et Savines-le-Lac.

La desserte des Eaux-Douces en direction d'Embrun pourra nécessiter des aménagements spécifiques sur la RN94 (aménagement d'un point d'arrêt et d'une traversée piétonne sécurisée, ou réaménagement du carrefour).

La traversée de la RN94 au niveau de Crots peut également nécessiter un réaménagement du carrefour, ou à défaut l'aménagement d'un point d'arrêt pour une liaison à pied avec la plage.

> Coût de production de l'ordre de 50 k€/an

II-DES MOBILITÉS TOURISTIQUES MAÎTRISÉES

II-3/ Desservir les lieux de loisir en saison estivale



> Ligne des plages Chorges Baie-Saint-Michel

Un aller retour à chaque heure entre 10h et 18h, sur le modèle de la desserte de Chanteloube.

Il est envisageable de mutualiser la liaison avec le service de Chanteloube, en organisant une correspondance au parking des écoles.

Stationnement payant au parking de la plage.

> Coût de production de l'ordre de 30 k€/an

III-Serre-Ponçon, territoire cyclable

III-Serre-Ponçon, territoire cyclable

- _ Sécuriser et stimuler la pratique utilitaire
- _ Etendre la gamme du vélo loisir

- ✓ **III-1/ Construire un réseau d'itinéraires cyclables structurants**
 - Déployer les aménagements inscrits au schéma cyclable.
- ✓ **III-2/ Assurer les continuités cyclables locales**
 - Aménager des liaisons locales pour accéder à ces itinéraires
 - Prolonger l'itinéraire structurant vers Gap et Eyglies.
- ✓ **III-3/ Développer le stationnement vélo**
 - Déployer des arceaux pour le stationnement courte durée
 - Installer des stationnements sécurisé
- ✓ **III-4/ Etendre la gamme du vélo loisir**
 - Définir des parcours promenade à partir des aménagements réalisés
 - Structurer une offre pour la pratique du gravel
- ✓ **III-5/ Encourager davantage la pratique du vélo**
 - Former les pratiquants (savoir rouler) en particulier les plus jeunes
 - Jalonner les itinéraires

III-SERRE-PONÇON, TERRITOIRE CYCLABLE

III-1/ Construire un réseau d'itinéraires cyclables structurants

Situation initiale

- Des aménagements cyclables existent sur la territoire (plus de 15km), mais ne permettent pas un maillage complet de l'ensemble des polarités.
- Des coupures importantes gênent les déplacements à vélo, telles que le pont de Savines-le-Lac et plus généralement la topographie du territoire.
- La CCSP a identifié à son schéma cyclable les grands itinéraires à aménager : Châteauroux-les-Alpes > Embrun > Crots > Savines-le-Lac > Pré d'Emeraude, Charges > Chanteloube, et liaison Embrun > Charges par la rive droite du Lac.

Objectifs

- Faciliter les déplacements utilitaires et de loisir à vélo entre les communes du territoire, sécuriser les déplacements à vélo et limiter la mixité voitures/vélos aux axes à faible trafic.

| Propositions | Moyens à mobiliser | Impact attendu | Réalisation | Echéances |
|---|---|--|------------------------------------|-----------------------------|
| - Déployer les aménagements inscrits au schéma cyclable. | <ul style="list-style-type: none"> - Itinéraire Embrun Savines-le-Lac > Investissement de l'ordre de 1M€ - Itinéraire Charges Baie de Chanteloube > Investissement de l'ordre de 400k€ - Itinéraire Embrun Châteauroux-les-Alpes > Investissement de l'ordre de 3M€ - Itinéraire Savines-le-Lac Pré d'Emeraude > Investissement de l'ordre de 4,5M€ - Itinéraire Charges Embrun > Investissement de l'ordre de 28M€ > Soit un investissement total de 37M€ > Charges d'entretien à prévoir de l'ordre de 50 k€/an | <p>Sécurise les déplacements à vélo entre les principaux pôles générateurs de déplacements (achats, emplois et tourisme)</p> | <p>CCSP, communes, Département</p> | <p>Déploiement en cours</p> |

III-SERRE-PONÇON, TERRITOIRE CYCLABLE

III-2/ Assurer les continuités cyclables locales

Situation initiale

- La CCSP a identifié à son schéma cyclable les grands itinéraires à aménager, et a entamé leur déploiement.
- Plusieurs polarités de vallée sont situées à proximité et ne sont à ce jour pas desservies.

Objectifs

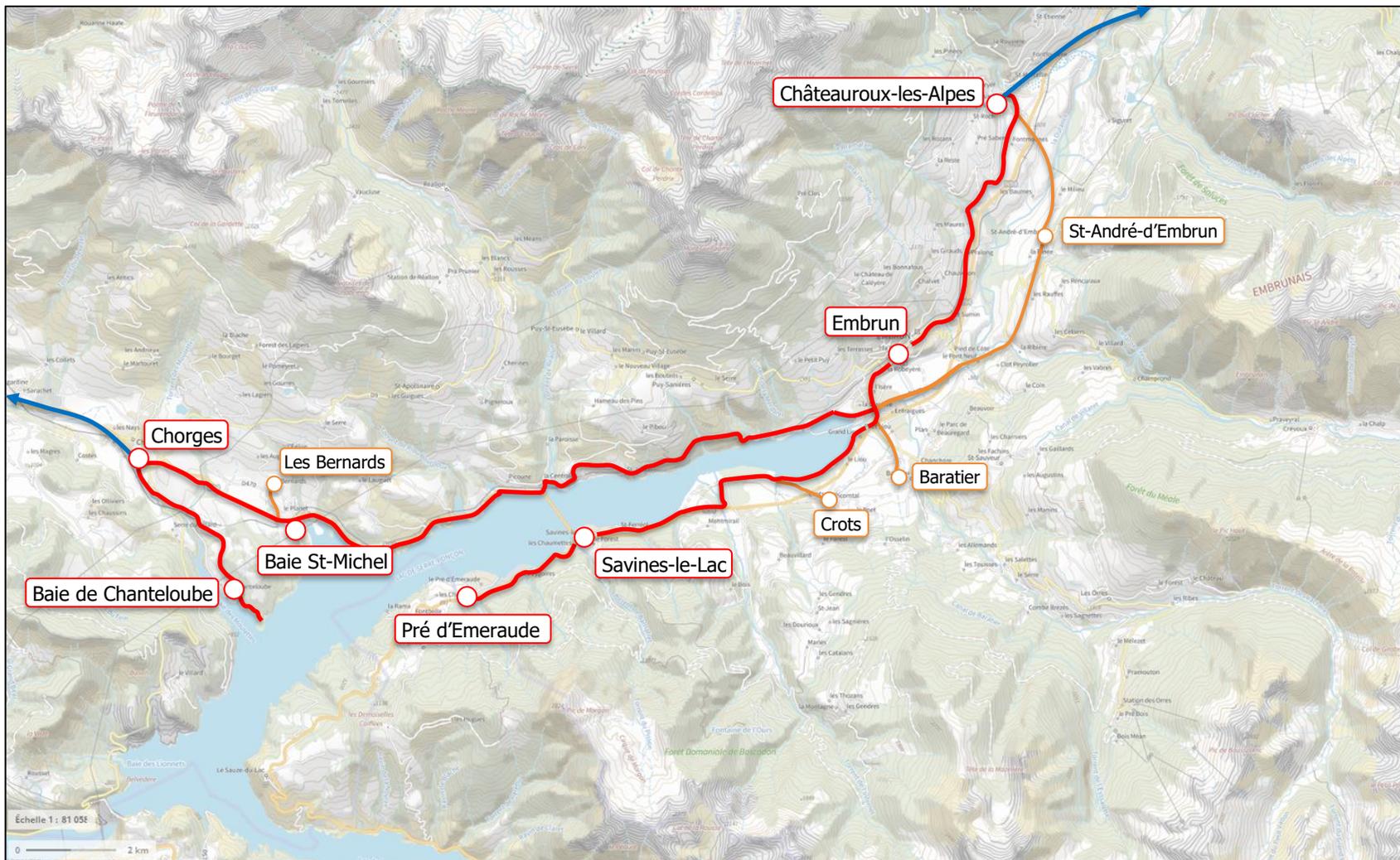
- Faciliter les déplacements à vélo entre les communes du territoire.

| Propositions | Moyens à mobiliser | Impact attendu | Réalisation | Echéances |
|--|--|---|---|--|
| <p>- Aménager des liaisons locales pour accéder aux itinéraires structurants</p> <p>> Depuis Charges, Crots, Baratier, Embrun, Châteauroux-les-Alpes, St-André d'Embrun.</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Aménagement de l'ancienne route de Baratier > Investissement de l'ordre de 230k€ - Aménagement de la liaison entre Saint-André-d'Embrun et Châteauroux > Investissement de l'ordre de 1M€ - Aménagement d'une liaison entre Embrun et St-André d'Embrun (coût restant à évaluer) - Aménagement entre Charges et Montgardin > Coût de l'ordre de 600 k€ - Etude de faisabilité des liaisons Les Bernards Charges, Saint-André-d'Embrun Embrun et Crots Embrun > Coût de l'ordre de 20k€ <p>> Charge d'entretien de l'ordre de 15 k€/an</p> | <p>Sécurise les déplacements à vélo pour se rabattre vers les polarités du territoire</p> | <p>CCSP, communes, Département</p> | <p>A partir de 2025</p> <p>A plus court terme pour l'aménagement de l'ancienne route de Baratier</p> |
| <p>- Prolonger l'itinéraire structurant vers Gap et Eyglers</p> | <p>Création d'un itinéraire structurant Gap Charges d'une part, et Châteauroux-les-Alpes Eyglers (véloroute de la Durance)</p> <p>> Modalités et coûts à définir avec les EPCI voisines et le Département</p> | <p>Développe la pratique du vélo loisir et utilitaire à grande échelle</p> | <p>CCSP, communes, Département, Région, Syndicat Mixte d'Aménagement de la Vallée de la Durance</p> | <p>A définir avec les partenaires</p> |

III-SERRE-PONÇON, TERRITOIRE CYCLABLE

III-2/ Construire un réseau d'itinéraires cyclables

✓ Construire un réseau d'itinéraires cyclables



—
Liaisons identifiées au schéma cyclable

—
Liaisons locales

—
Axe Gap <-> Les Eyglers

III-SERRE-PONÇON, TERRITOIRE CYCLABLE

III-3/ Développer le stationnement vélo

Situation initiale

- Les possibilités de stationnement sont limitées sur le territoire communautaire
- La commune d'Embrun déploie du stationnement vélo courte durée sur espace public, ainsi que des consignes sécurisées.

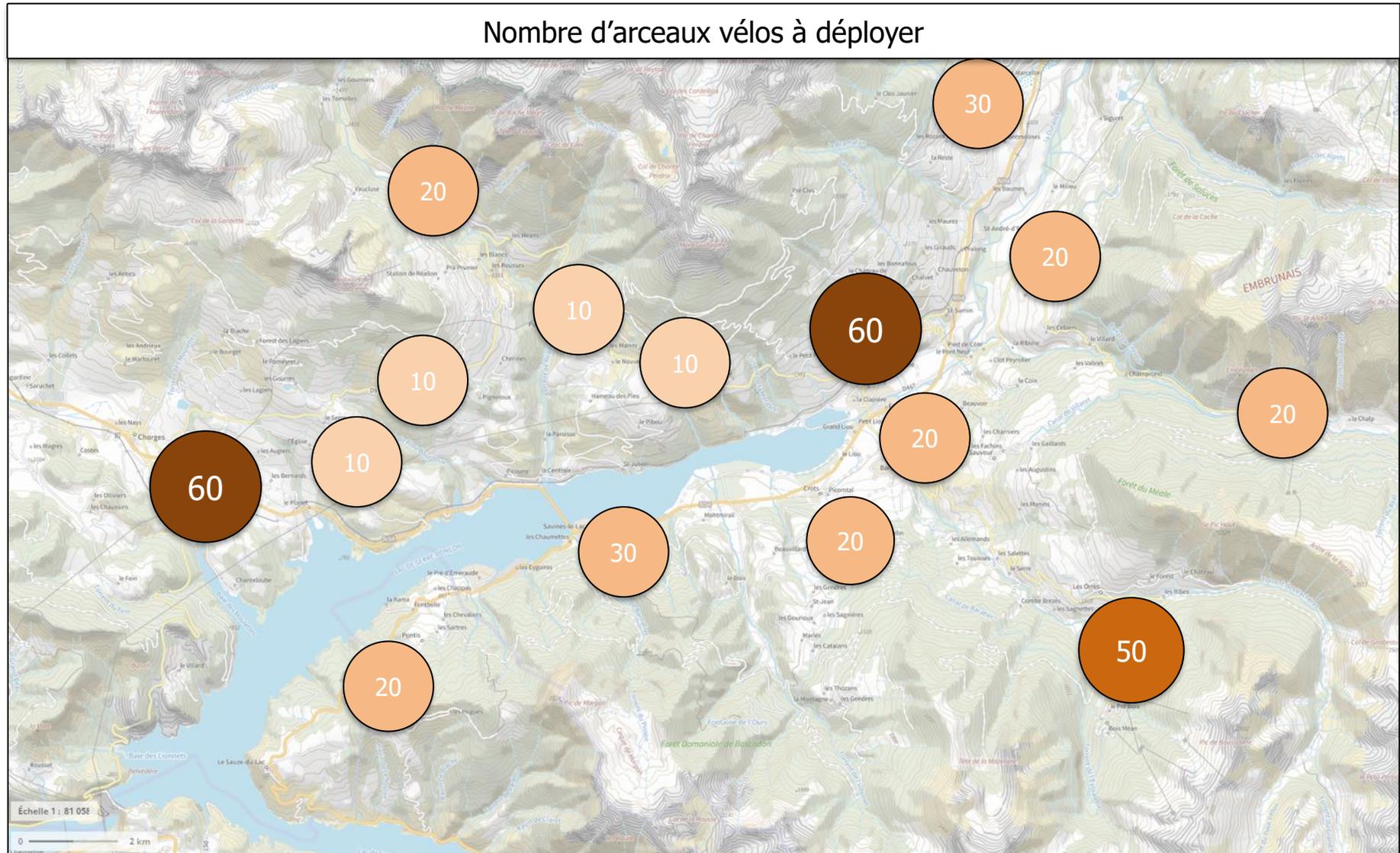
Objectifs

- Améliorer l'accès à vélo aux services et aux secteurs touristiques
- Proposer au cycliste un parcours complet entre le départ et l'arrivée de son trajet

| Propositions | Moyens à mobiliser | Impact attendu | Réalisation | Echéances |
|--|---|---|--|-----------------------------|
| - Généraliser le stationnement courte durée sur espace public > Achat mutualisé du matériel > Pose par les communes > Précisions sur le déploiement pages suivantes | - Implantation de l'ordre de 400 arceaux pour 800 places > Coût de l'ordre de 50 k€ | Facilite l'accès aux points d'intérêt à vélo pour les usages de courte durée | <u>Communes</u> , CCSP | 2023-2025 |
| - Déployer des consignes sécurisées > Implantation de consignes 5 places en libre service en gare d'Embrun et de Chorges > Implantation de consignes de 5 places en centre-ville de Embrun (6), Chorges (4) et Savines-le-Lac (2) > Implantation d'une consigne 40 places résidentielle à Embrun | - Implantation de 14 consignes 5 places > Coût de l'ordre de 70 k€ - Implantation d'une consigne 40 places résidentielle > Coût de l'ordre de 30k€ | Sécurise le stationnement pour des durées supérieures à 1-2 heures, et pour le stationnement résidentiel en collectif | <u>Communes</u> , CCSP | 2023-2025 |
| - Etudier le déploiement de stationnements vélo adaptés sur les établissements du secondaire > Lycée des Métiers, collège des Ecrins et Lycée Honoré Romane | - Implantation de 2 consignes 40 places et 100 arceaux > Coût de l'ordre de 80 k€ | Facilite l'accès à vélo des élèves | <u>Département</u> et <u>Région</u> | A partir de la rentrée 2024 |

III-SERRE-PONÇON, TERRITOIRE CYCLABLE

III-3/ Développer le stationnement vélo



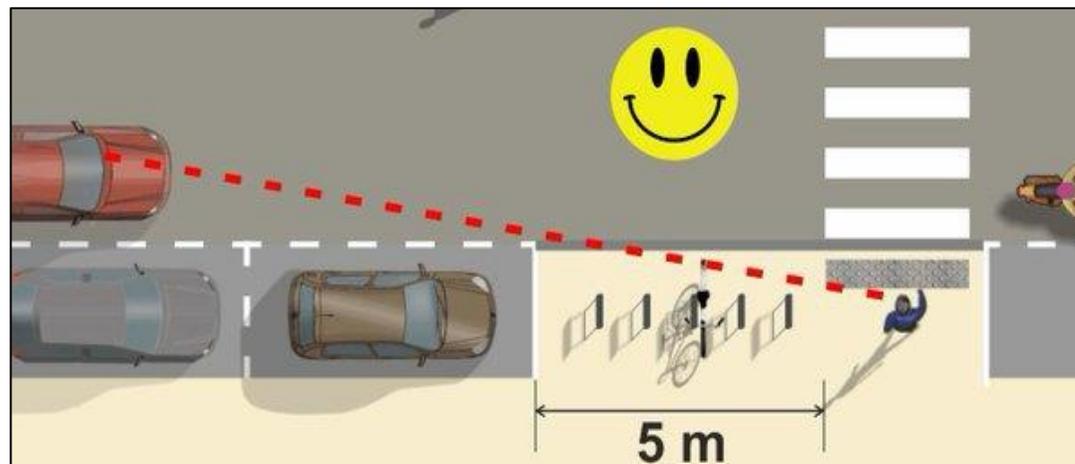
III-SERRE-PONÇON, TERRITOIRE CYCLABLE

III-3/ Développer le stationnement vélo

- Préconisations d'implantation de stationnement vélo

| <u>Durée de stationnement</u> | <u>Lieux d'implantation</u> | <u>Type de mobilier</u> |
|--|---|--|
| Le stationnement courte durée (T < 2h) | <ul style="list-style-type: none"> • A généraliser dans les zones à forte densité commerciale de manière diffuse • A proximité des pôles générateurs (administratifs, sociaux, culturels, sportifs, touristiques) | <ul style="list-style-type: none"> • Arceaux classiques sans abri • Une offre minimum de 4 places |
| Le stationnement moyenne durée (2h < T < 6h) | <ul style="list-style-type: none"> • Concerne les lieux d'emplois et les établissements d'enseignement | <ul style="list-style-type: none"> • Arceaux abrités • Une offre minimale par aire comprise entre 10 et 20 places |
| Le stationnement longue durée (T > 6h) | <ul style="list-style-type: none"> • Concerne les gares (de jour ou de nuit pour les usagers quotidiens) et le domicile | <ul style="list-style-type: none"> • Equipement : arceaux abrités, boîtes individuelles, consignes collectives • Une offre minimum à définir |

- Loi LOM : neutralisation du stationnement 5m en amont des passages piétons => possibilité de déployer du stationnement vélo



III-SERRE-PONÇON, TERRITOIRE CYCLABLE

III-4/ Etendre la gamme du vélo loisir

Situation initiale

- Le vélo loisir est largement développé et promu sous l'angle sportif, en particulier VTT ; de nombreux itinéraires faciles ou très faciles sont également en place.
- Des manifestations sportives liées à la pratique du vélo prennent place sur le territoire.
- De nombreuses voies secondaires à faible trafic sont favorables à la pratique du vélo loisir.

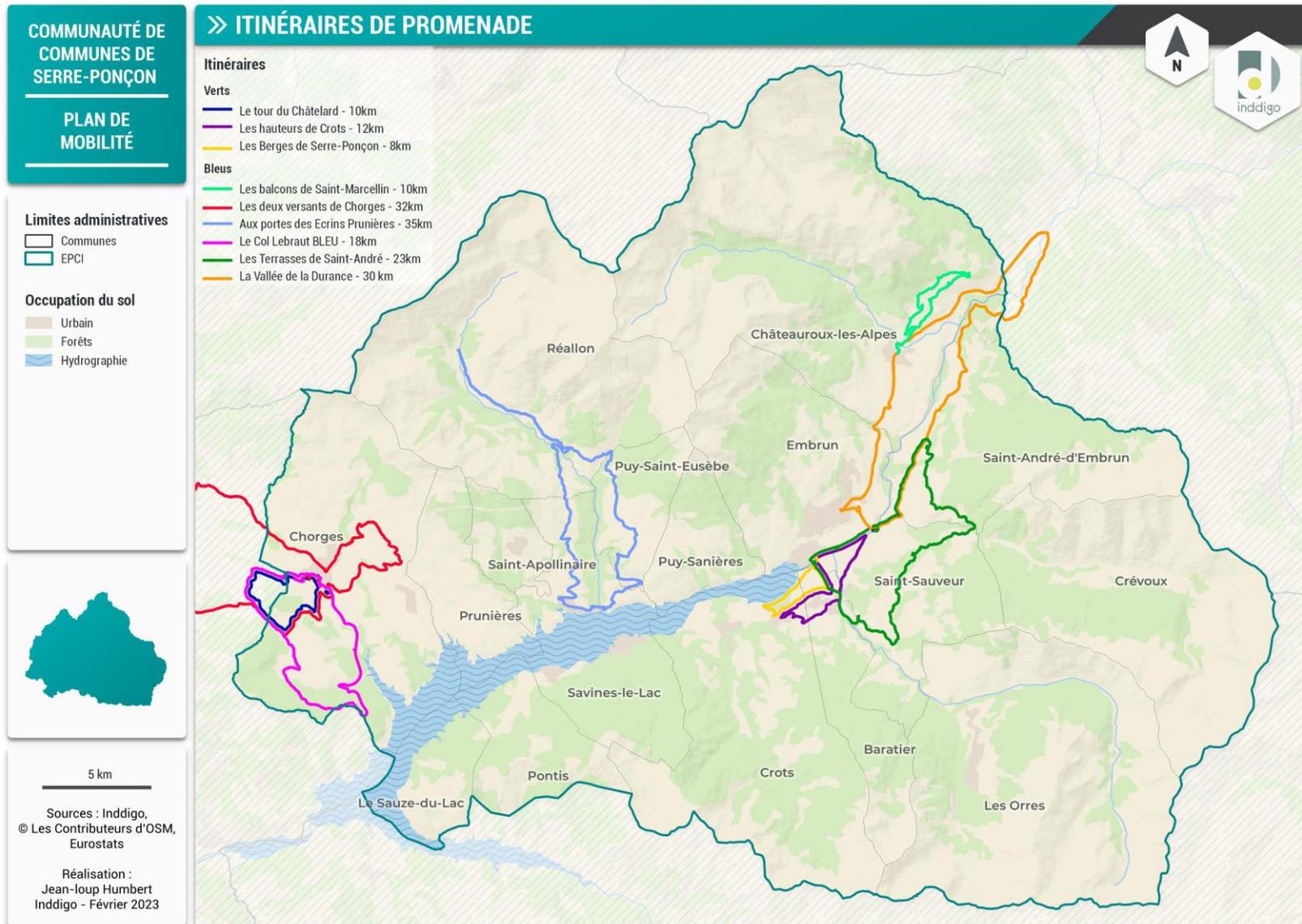
Objectifs

- Proposer des itinéraires vélos réalisables pour tous les publics : familles, personnes moins sportives.

| Propositions | Moyens à mobiliser | Impact attendu | Réalisation | Echéances |
|--|---|--|---------------------------|--------------------|
| - Promouvoir des itinéraires de promenade > Promouvoir les 8 itinéraires de difficulté verte et bleue (cf. carte page suivante) : de 8 à 30km, entre 60 et 800m de dénivelé positif | - Communication, promotion des itinéraires à partir des éléments existants (cartes papier, site FFC et rando-serreponcon.com) > <i>Coût de l'ordre de 10k€/an</i> | Etend la cible vélo aux familles | CCSP, Offices du tourisme | Printemps/Eté 2023 |
| - Promouvoir les itinéraires cycloportifs locaux > Promouvoir les 5 itinéraires de difficulté rouge et noire (cf. carte page suivante) : de 47 à 109km, entre 1100 et 2500m de dénivelé positif | - Communication, promotion des itinéraires à partir des éléments existants (cartes papier, site FFC et rando-serreponcon.com) > <i>Coût de l'ordre de 5k€/an</i> | Stimuler la clientèle sportive sur le territoire | CCSP, Offices du tourisme | Printemps/Eté 2023 |
| - Promouvoir des itinéraires Gravel (pratique de vélo loisir de pleine nature privilégiant l'usage de pistes, voire de sentiers) > S'inscrire dans le projet GTHA Gravel > Soutenir l'évènement Gravel En-Durance | - Communication, promotion des itinéraires à partir des éléments existants (cartes papier, site FFC et rando-serreponcon.com) > <i>Enveloppe de l'ordre de 10k€/an</i> | Développe une pratique touristique émergente sur le territoire | CCSP, Offices du tourisme | Printemps/Eté 2023 |

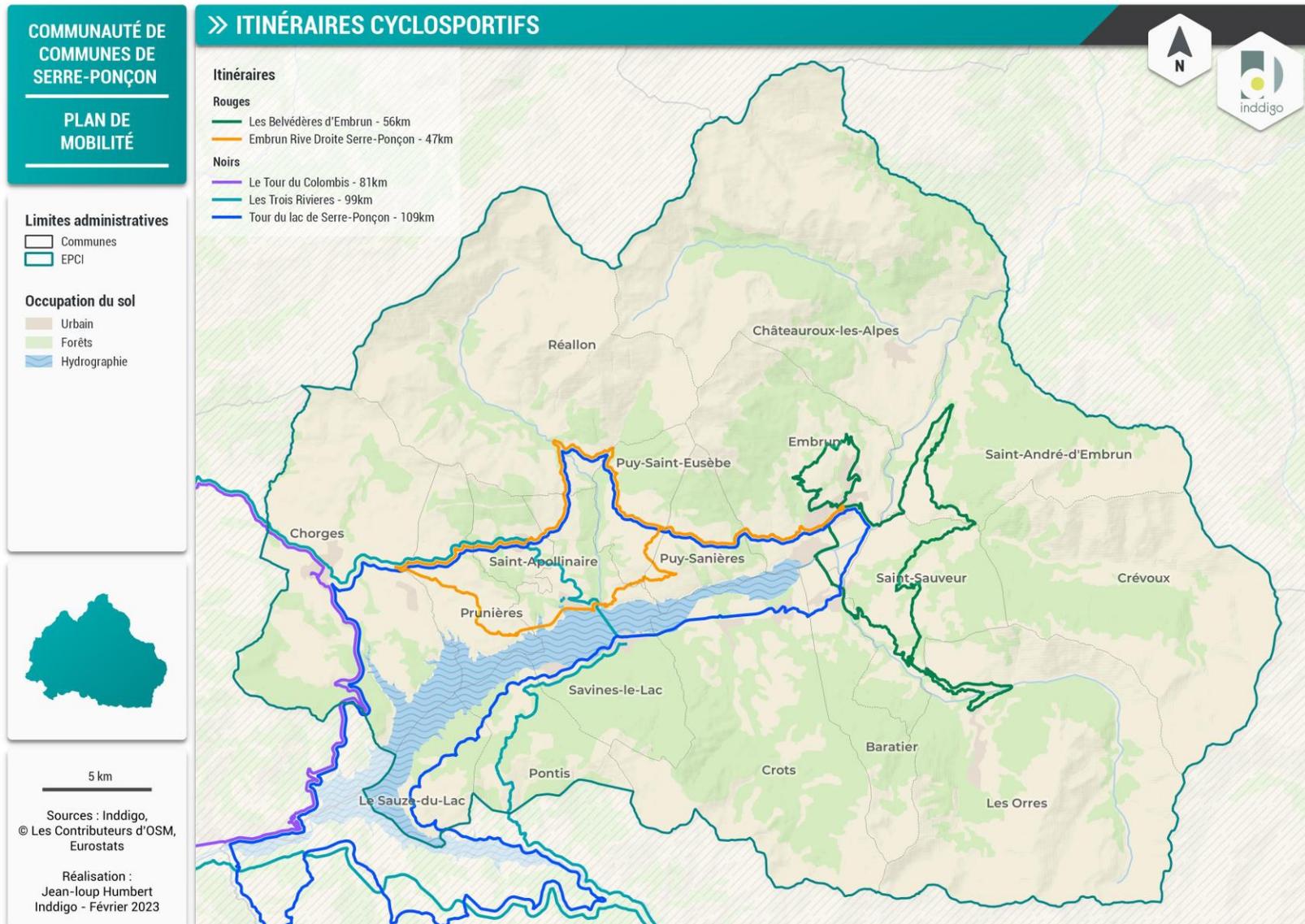
III-SERRE-PONÇON, TERRITOIRE CYCLABLE

III-4/ Etendre la gamme du vélo loisir



III-SERRE-PONÇON, TERRITOIRE CYCLABLE

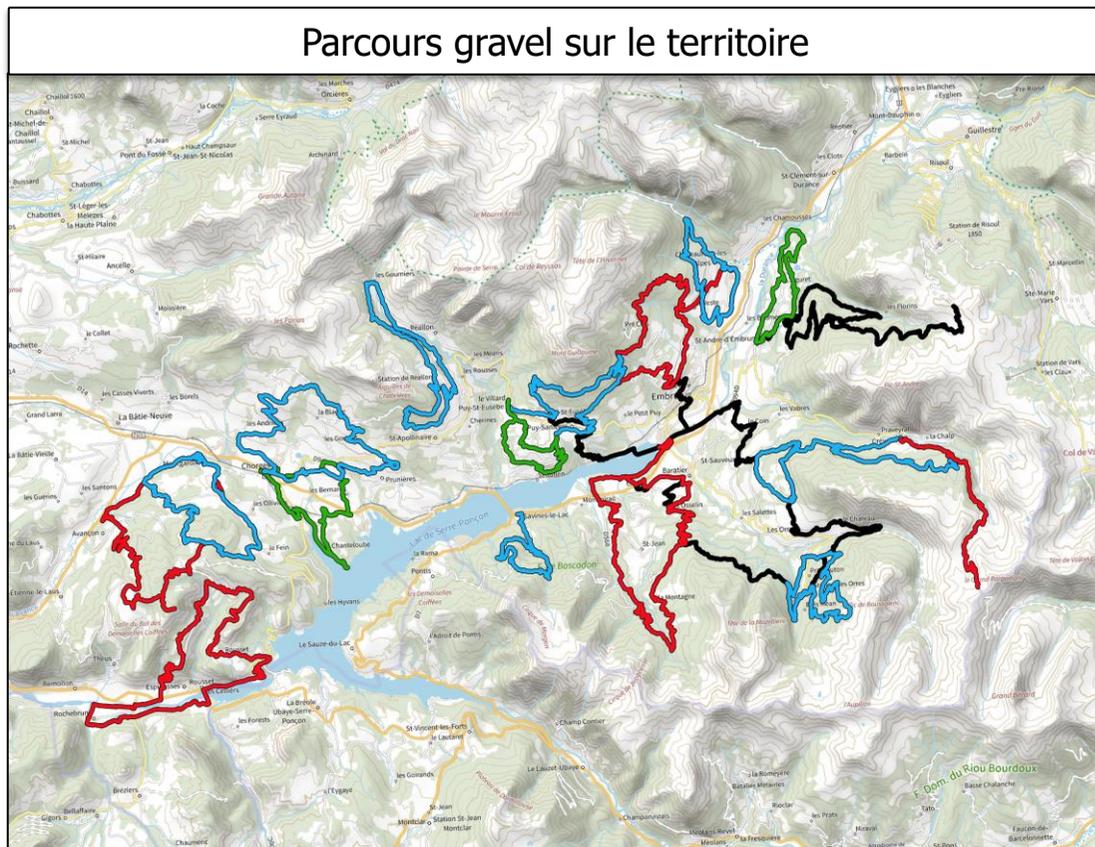
III-4/ Etendre la gamme du vélo loisir



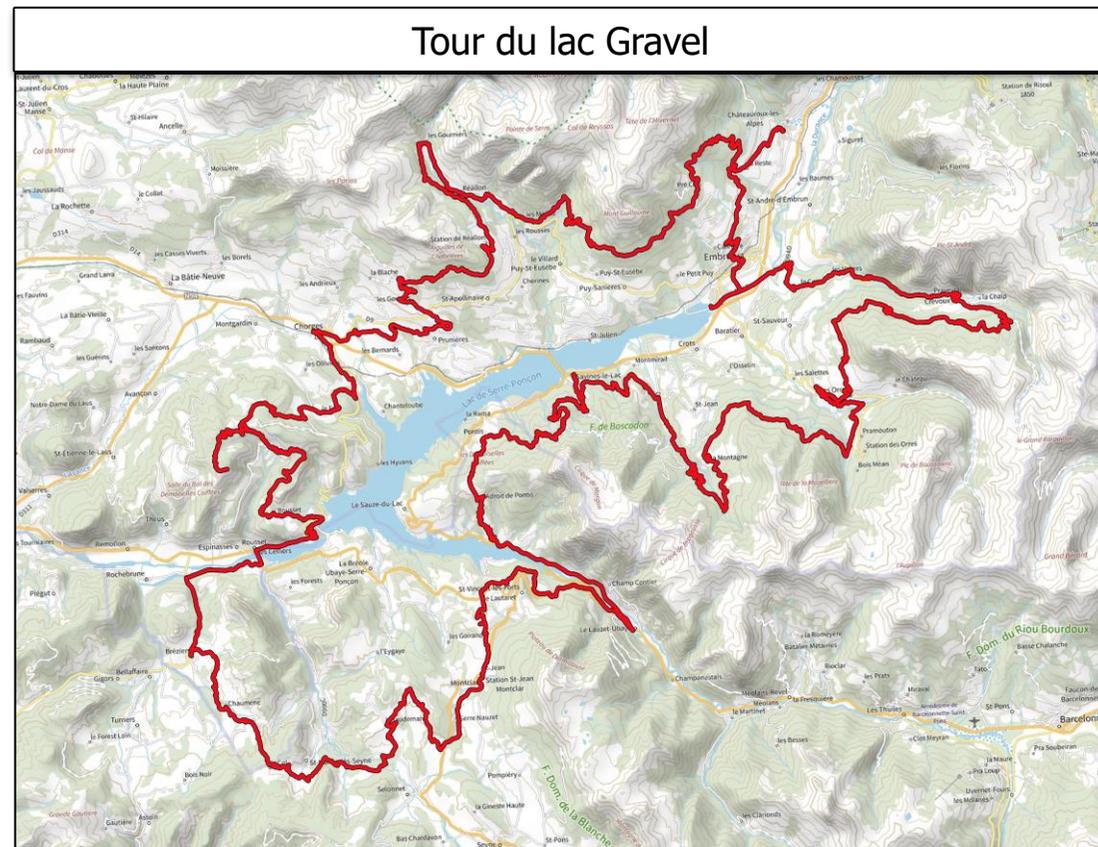
III-SERRE-PONÇON, TERRITOIRE CYCLABLE

III-4/ Etendre la gamme du vélo loisir

Parcours gravel sur le territoire



Tour du lac Gravel



III-SERRE-PONÇON, TERRITOIRE CYCLABLE

III-5/ Encourager davantage la pratique du vélo

| Situation initiale | | | | |
|--|--|---|---|---|
| - Le déploiement des itinéraires cyclables est peu accompagné par des actions de promotion, qui permettent d'en accroître la visibilité. | | | | |
| Objectifs | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> - Rendre plus visibles les itinéraires cyclables et la pratique du vélo - Former les plus jeunes à la pratique du vélo | | | | |
| Propositions | Moyens à mobiliser | Impact attendu | Réalisation | Echéances |
| - Jalonner les itinéraires cyclables > Mettre en place du jalonnement directionnel pour les itinéraires de base, permettant de se rabattre vers les principales polarités (a minima Embrun, Chorges et Savines-le-Lac) | - Déploiement de la signalisation > <i>Coût de l'ordre de 100k€</i> | Renforce la visibilité des aménagements, canalise la fréquentation, guide les usagers non résidents | <u>CCSP</u> | Selon le rythme de déploiement des itinéraires et des boucles |
| - Former à la pratique du vélo > Généraliser le Savoir-Rouler dans les écoles > Valoriser la formation par l'organisation d'un voyage à vélo | - Déployer les formations avec des moniteurs locaux > <i>Coût de l'ordre de 20k€/an</i> | Rend plus accessible la pratique du vélo Forme les plus jeunes à cette pratique | <u>CCSP</u> , communes, Fub (Génération vélo) | A partir de la rentrée 2023 |

III-SERRE-PONÇON, TERRITOIRE CYCLABLE

III-5/ Encourager davantage la pratique du vélo



Traversée de la Drôme à vélo pour les élèves formés au savoir rouler

III-SERRE-PONÇON, TERRITOIRE CYCLABLE

III-5/ Encourager davantage la pratique du vélo

Quelles sont les 3 étapes du programme Savoir Rouler à Vélo ?

Savoir Pédaler : maîtriser les fondamentaux du vélo

Il s'agit d'acquérir un bon équilibre et d'apprendre à conduire et piloter son vélo correctement : pédaler, tourner, freiner.

Savoir Circuler : découvrir la mobilité à vélo en milieu sécurisé

Il s'agit de savoir rouler en groupe, communiquer pour informer les autres d'une volonté de changer de direction, et découvrir les panneaux du code de la route.

Savoir Rouler à Vélo : circuler en situation réelle

Il s'agit d'apprendre à rouler en autonomie sur la voie publique et à s'appropriier les différents espaces de pratique.

Auprès de qui vous renseigner ?

Les associations sportives : Fédération Française de Cyclisme, Fédération Française du Cyclotourisme, Fédération Française de Triathlon, Union Française des Œuvres Laïques d'Éducation Physique

Les associations sportives scolaires : Union Sportive de l'Enseignement du Premier degré, Union Nationale du Sport Scolaire

Les autres associations : Fédération française des Usagers de la Bicyclette, Moniteurs Cyclistes Français

Les associations de prévention : Association Prévention Routière, prévention Maïf, la fondation de la route MGEN

L'école, le centre de loisirs, la mairie, les professionnels du cycle, les coordinations sécurité routière en préfecture, etc.

Étapes du dispositif Savoir Rouler à Vélo (davantage de renseignements sur le site generationvelo.fr)

IV-Espaces publics, espaces de vie

IV-Espaces publics, espaces de vie

- _ Mieux sécuriser la voirie pour faciliter les déplacements de proximité
- _ Valoriser la gare d'Embrun

- ✓ **IV-1/ Favoriser le partage de voirie sur les voies peu fréquentées et les secteurs les plus centraux**
 - Partager un référentiel technique favorisant l'apaisement de la voirie
 - Instaurer des zones de rencontre
 - Etendre les zones 30 pour viser 80% du linéaire en agglomération
- ✓ **IV-2/ Dissuader les reports depuis les grands axes**
 - Limiter l'attractivité de la route des Puys
 - Programmer des fermetures d'itinéraires sur les assistants de conduite
- ✓ **IV-3/ Etendre les cheminements piétonniers**
 - Identifier les secteurs et les itinéraires à équiper
 - Traiter les priorités (écoles, centres de santé, commerces)
 - Aménager des rues scolaires
- ✓ **IV-4/ Réinventer les alentours de la gare d'Embrun**
 - Réorganiser les échanges
 - Intensifier le quartier gare

IV-ESPACES PUBLICS, ESPACES DE VIE

IV-1/ Favoriser le partage de voirie

| Situation initiale | | | | |
|---|--|--|---|-------------------------|
| - Les zones de circulation apaisées (zones 30, zones de rencontre) sont principalement en place à Embrun, mais peu présentes au sein des autres communes, malgré un terrain souvent favorable. | | | | |
| Objectifs | | | | |
| Apaiser la voirie dans les centralités en modérant les vitesses pratiquées pour favoriser le partage des espaces, la cohabitation entre usagers, et la sécurité des usagers les plus vulnérables. | | | | |
| Propositions | Moyens à mobiliser | Impact attendu | Réalisation | Echéances |
| <p>- Partager un référentiel technique pour l'apaisement de la voirie adapté aux environnements de montagne.</p> <p>> Sensibilisation et formation des élus et techniciens des communes à l'apaisement de la voirie</p> <p>> Mise à disposition d'un guide de la voirie apaisée, référentiel technique pour les opérations d'aménagement dans les centralités.</p> | <p>- Accompagnement et formalisation</p> <p>> <i>Coût l'ordre de 20k€</i></p> | <p>Fournit aux communes les clefs d'aménagement pour faciliter la conception et la réalisation</p> | <p><u>CCSP</u>, Département, communes</p> | <p>Fin 2024</p> |
| <p>- Développer des secteurs de voies apaisées :</p> <p>> Identifier les portions de voirie ayant vocation à bénéficier d'un apaisement du trafic :</p> <p>_ Zones 30 sur des ensembles étendus de voies, voire sur l'essentiel des voies d'une commune, en recourant au principe de « ville 30 ».</p> <p>_ Zones de rencontre sur des voies étroites des centres et des secteurs résidentiels.</p> | <p>- Etude de terrain</p> <p>- Concertation de la population</p> <p>> <i>Coût l'ordre de 20k€</i></p> | <p>Sécurisation des déplacements à pied et à vélo</p> | <p><u>Communes</u>, Département</p> | <p>A partir de 2025</p> |

IV-ESPACES PUBLICS, ESPACES DE VIE

IV-2/ Dissuader les reports depuis les grands axes

| Situation initiale | | | | |
|---|---|--|---------------------------------|------------------|
| - Une partie du trafic de la RN94 se dévie spontanément sur la route des Puys (RD9) lors des situations de congestion, sous l'effet des indications des applications d'aides à la conduite. | | | | |
| Objectifs | | | | |
| Sécuriser les sections de la RD9 traversant les hameaux et les centres-bourgs, en particulier pendant les périodes de pointe saisonnière. | | | | |
| Propositions | Moyens à mobiliser | Impact attendu | Réalisation | Echéances |
| - Aménager des dispositifs de réduction des vitesses sur la RD9 aux entrées et sorties de hameaux > Entrée d'Embrun, > Puy-Sanières, > Puy-Saint-Eusèbe [nouveau village, chef lieu], > Les Méans carrefour de Réallon, > Les Rousses, > St-Apollinaire. | - Aménagement de dispositifs adaptés, de type écluse > <i>Coût l'ordre de 75k€</i> | Limite l'impact du trafic de shunt sur les villages traversés. | <u>Communes,</u> Département | 2025-2030 |
| - Programmer des fermetures d'itinéraires dans les applications d'aide à la conduite (Waze, iCoyote...) | - Etablir des partenariats avec les éditeurs | Diminue l'attractivité du shunt en cas de saturation de la RN94. | <u>Département,</u> communes | A partir de 2025 |

IV-ESPACES PUBLICS, ESPACES DE VIE

IV-2/ Dissuader les reports depuis les grands axes



L'écluse : un dispositif ralentisseur efficace, et transparent pour le piétons comme pour les vélos

IV-3/ Etendre les cheminements piétonniers

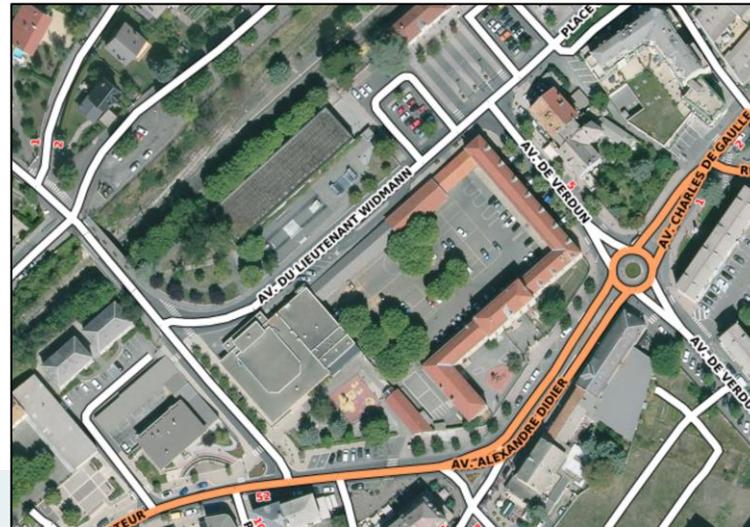
| Situation initiale | | | | |
|--|--|--|--|-----------|
| <ul style="list-style-type: none"> - Les cheminements piétonniers sont fréquemment interrompus en dehors des centralités. Des itinéraires attractifs hors voirie peuvent exister, parfois peu connus ou peu valorisés. - La CCSP déploie un programme d'écomobilité scolaire afin de sensibiliser les parents, les enseignants, et de définir les priorités d'action. | | | | |
| Objectifs | | | | |
| Rendre attractive et sûre la pratique de la marche pour les besoins locaux de la vie quotidienne. | | | | |
| Propositions | Moyens à mobiliser | Impact attendu | Réalisation | Echéances |
| <ul style="list-style-type: none"> - Identifier les cheminements à sécuriser ou à conforter. > Rendre attractifs et sûrs les cheminements, en particulier pour les enfants et les personnes à mobilité réduite. > Identifier avec les habitants les sections hors voirie valorisables, qui permettent d'éviter des cheminements en bordure de voirie routière. > Valoriser ces itinéraires par du jalonnement, de l'animation et une cartographie. | <ul style="list-style-type: none"> - Etude de terrain pour dégager les priorités d'aménagement - Travail collaboratif avec les habitants > <i>Coût l'ordre de 15k€</i> | Précise les opportunités d'aménagement et hiérarchise les interventions. | <u>Communes</u> , Département (Mutualisation possible par la CCSP) | 2027 |
| <ul style="list-style-type: none"> - Etendre les espaces piétonniers : > Aménager des rues scolaires au droit des écoles : aires piétonnes temporaires autour des établissements pour sécuriser et rendre plus conviviaux les entrées et sorties des enfants. > Animer des espaces publics avec des aménagements temporaires impliquant les habitants. | <ul style="list-style-type: none"> - Prise en compte des priorités établies dans le cadre du programme Moby en cours. - Travail collaboratif avec les habitants | Sécurise les trajets domicile école, favorise l'usage de la marche | <u>Département</u> , communes | 2027 |

IV-ESPACES PUBLICS, ESPACES DE VIE

IV-3/ Etendre les cheminements piétonniers



Ecoles maternelle et
élémentaire Charges
Rue des Ecoles



Ecole primaire Cezanne
*Avenue du Lieutenant
Wildmann*

IV-ESPACES PUBLICS, ESPACES DE VIE

IV-3/ Etendre les cheminements piétonniers



Rue aux enfants à Pont de l'Arche (Eure)

IV-ESPACES PUBLICS, ESPACES DE VIE

IV-4/ Réinventer les alentours de la gare d'Embrun

| Situation initiale | | | | |
|--|---|--|---|---|
| - Les alentours de la gare d'Embrun, idéalement desservis, comprennent de nombreux espaces peu valorisés. Une démarche exploratoire menée en 2022 par la Région a tracé des premières perspectives. | | | | |
| Objectifs | | | | |
| Mettre à profit le niveau de desserte actuel et à venir de la gare d'Embrun pour y développer des activités et augmenter le potentiel de fréquentation des services ferroviaires, au sein d'un espace public fonctionnel et à haute qualité d'usage. | | | | |
| Propositions | Moyens à mobiliser | Impact attendu | Réalisation | Echéances |
| <p>- Réorganiser les échanges train / bus / car / vélo</p> <ul style="list-style-type: none"> > Aménagement d'une gare routière intégrant les besoins d'accostage et de manœuvre des autocars. > Optimisation spatiale des échanges voyageurs entre les services d'autocars, et entre la gare SNCF et la gare routière > Amélioration des accès piétons et vélo depuis le centre-ville > Amélioration de l'information voyageurs en descente de train | <ul style="list-style-type: none"> - Etude de définition pour un Pôle d'Echanges Multimodal > <i>Coût de l'ordre de 100k€</i> > <i>Enveloppe du projet global à définir (de l'ordre de 2 à 5 M€)</i> | <p>Définit les aménagements à réaliser</p> | <p><u>Commune</u>, Région, SNCF, CCSP</p> | <p>2025 (études) 2030 (réalisation)</p> |
| <p>- Développer l'intensité urbaine autour de la gare</p> <ul style="list-style-type: none"> > Implanter des activités innovantes (coworking, atelier vélo, réemploi) dans un rayon de 200 à 300 mètres > Evaluer l'opportunité de projets mixtes intégrant du logement. | <ul style="list-style-type: none"> - Etude de programmation urbaine liée au projet de Pôle d'Echanges Multimodal - Être à l'écoute et stimuler des projets locaux | <p>Davantage de clientèle pour les services ferroviaires dans un rayon d'attraction à pied autour de la gare</p> | <p><u>Commune</u>, CCSP, SNCF</p> | <p>2025 (étude)</p> |

IV-ESPACES PUBLICS, ESPACES DE VIE

IV-4/ Réinventer les alentours de la gare d'Embrun



St-Dié-les-Vosges, projet de pôle d'échanges

V-Une mobilité simple, lisible et fluide

V-Une mobilité simple, lisible et fluide

_ Informer, promouvoir, accompagner, réaliser ensemble

- ✓ **V-1/ Faire connaître l'ensemble des solutions de mobilité**
 - Créer et diffuser un guide mobilité présentant les offres existantes sur l'ensemble de la Durance, de Gap à Briançon
 - Former des ressources locales (mairies, OT) pour guider les locaux et les visiteurs
 - Créer et animer une marque mobilité locale
- ✓ **V-2/ Développer l'autopartage**
 - Inciter les particuliers à mettre en commun leurs véhicules
 - Mutualiser des véhicules entre collectivités, entreprises et particuliers
- ✓ **V-3/ Mutualiser les ressources logistiques**
 - Documenter les flux à destination des centralités et des stations
 - Impulser des échanges entre les principales entreprises du territoire
- ✓ **V-4/ Accompagner les employeurs et les salariés**
 - Sensibiliser les employeurs aux enjeux des mobilités domicile travail
 - Animer un challenge mobilité local
 - Faciliter l'accès à l'emploi
- ✓ **V-5/ Accompagner les établissements scolaires et les plus jeunes**
 - Déployer des actions d'écomobilité scolaire

V-UNE MOBILITÉ SIMPLE, LISIBLE ET FLUIDE

V-1/ Faire connaître l'ensemble des solutions de mobilité

| Situation initiale | | | | |
|--|--|---|--------------|-----------|
| - Chaque organisateur de service communique sur les services correspondant à son périmètre (Zou!, TER-SNCF, Serre-Ponçon...) | | | | |
| Objectifs | | | | |
| Améliorer la connaissance des offres de mobilité par les différents publics : résidents de la CCSP (dont publics en insertion, personnes âgées, personnes non motorisées, jeunes publics), visiteurs (clientèle de séjour, excursionnistes). | | | | |
| Propositions | Moyens à mobiliser | Impact attendu | Réalisation | Echéances |
| <p>- Créer et diffuser un guide mobilité présentant les offres existantes sur l'ensemble de la Durance, de Gap à Briançon.</p> <ul style="list-style-type: none"> > Actualiser le recensement des offres de service à chaque saison (avril et août) > Créer et diffuser une version papier > Décliner et diffuser une version numérique | <ul style="list-style-type: none"> - Création graphique > <i>Coût de l'ordre de 20k€</i> - Actualisation annuelle > Coordination avec la Région, actualisation des contenus, diffusion > <i>Coût de l'ordre de 5 k€/an</i> | Permet au public de repérer les offres et d'organiser ses déplacements | CCSP, Région | 2024 |
| <p>- Former des ressources locales (mairies, intervenants de l'action sociale, Offices du Tourisme) pour guider les locaux et les visiteurs</p> <ul style="list-style-type: none"> > Former un réseau local de prescripteurs, les impliquer dans la diffusion de l'information et dans la promotion. > Réunir les prescripteurs en amont de chaque saison pour leur présenter les évolutions dans l'offre de service, et les contenus qui leur permettront d'informer efficacement leurs publics. | - Animation du réseau | Des informations qualifiées pour mieux renseigner et orienter les publics | CCSP | 2025 |
| <p>- Créer et animer une marque mobilité locale</p> <ul style="list-style-type: none"> > Nommer le réseau local d'offres de mobilité et lui associer une identité visuelle > Décliner l'identité visuelle sur la documentation commerciale, les supports de promotions, les points d'arrêt, les véhicules. | - Création graphique (en cours de réalisation) | Des services locaux visibles et identifiables sur le terrain | CCSP | 2023 |

V-UNE MOBILITÉ SIMPLE, LISIBLE ET FLUIDE

V-1/ Faire connaître l'ensemble des solutions de mobilité

The screenshot displays the Altigo mobile application interface. At the top, there are navigation tabs: 'INFOS TRAFIC' (yellow), 'TARIFS' (teal), 'RÉSEAU' (green), and 'ACTUALITÉS' (orange). The main header reads 'Réseau de transport de la communauté de communes du Briançonnais'. Below this, there are three main sections: 'HORAIRES ET TRAJETS' (Hours and Journeys) on the left, 'ITINÉRAIRES BRIANÇONNAIS' (Briançonnais Itineraries) in the center, and 'INFOS TRAFIC' (Traffic Information) on the right. The 'HORAIRES ET TRAJETS' section includes a yellow box for 'TOUT LE TRAFIC EN TEMPS RÉEL !' (All traffic in real time!) and two smaller boxes for 'LES HORAIRES PAR ARRÊT' (Hours by stop) and 'LES HORAIRES PAR LIGNE' (Hours by line). The 'ITINÉRAIRES BRIANÇONNAIS' section features a map of the region with various routes and stops marked. The 'INFOS TRAFIC' section contains two news items: 'Fermeture hivernale du col du Galibier' (Winter closure of the Galibier col) and 'Navettes du marché de Briançon' (Market shuttles of Briançon). A '+ D'INFOS TRAFIC' button is located at the bottom of the traffic information section.

Altigo, la nouvelle marque mobilité du Briançonnais

V-UNE MOBILITÉ SIMPLE, LISIBLE ET FLUIDE

V-2/ Développer l'autopartage

| Situation initiale | | | | |
|--|---|---|-------------|-----------|
| - Fin 2022, on compte moins de 10 véhicules disponibles sur les applications d'autopartage entre particuliers. | | | | |
| Objectifs | | | | |
| Offrir des alternatives aux ménages qui doivent supporter l'entretien de plusieurs véhicules, et à ceux qui ne disposent pas d'une voiture. | | | | |
| Propositions | Moyens à mobiliser | Impact attendu | Réalisation | Echéances |
| - Faire connaître les possibilités d'autopartage entre particuliers. > Mener une campagne de communication web et réseaux sociaux > Intégrer la possibilité de l'autopartage au guide mobilité en complément des services proposés par la collectivité. | - Intégration au guide mobilité et aux messages de promotion | Introduit la notion d'autopartage dans les possibilités offertes à la population. | <u>CCSP</u> | 2024 |
| - Etudier le recours à l'autopartage pour des véhicules de flottes captives > Communes > CCSP (mais localisation actuelle défavorable) > Offices du Tourisme > Entreprises | - Etude de gisement, mobilisation des gestionnaires de parcs de véhicules > <i>Coût de l'ordre de 15k€</i> | Amorce la mutualisation des véhicules entre professionnels, en offrant dans le même temps un service à la population. | <u>CCSP</u> | 2027 |

◆ V-UNE MOBILITÉ SIMPLE, LISIBLE ET FLUIDE

V-2/ Développer l'autopartage



Le service Lyvia d'autopartage en véhicules électriques du PNR du Haut-Jura

V-UNE MOBILITÉ SIMPLE, LISIBLE ET FLUIDE

V-3/ Mutualiser les ressources logistiques

| Situation initiale | | | | |
|---|---|--|-------------|-----------|
| <ul style="list-style-type: none"> - Le transport des marchandises n'est pas mutualisé à destination ou en provenance de Serre-Ponçon. - Les différents acteurs (chargeurs, transporteurs, collectivités) ne disposent pas d'une vision partagée des pratiques, des besoins et des enjeux. | | | | |
| Objectifs | | | | |
| Permettre à la collectivité d'intervenir de façon adaptée en matière de régulation et d'accompagnement de la filière logistique. | | | | |
| Propositions | Moyens à mobiliser | Impact attendu | Réalisation | Echéances |
| <p>- Documenter les flux à destination des centralités et des stations</p> <ul style="list-style-type: none"> > Identifier les récepteurs et des émetteurs de marchandises > Mener une enquête permettant de comprendre les chaînes logistiques locales selon les saisons. | <ul style="list-style-type: none"> - Enquête auprès des chargeurs - Relevé des points relais colis et des flux de livraisons - <i>Coût d'étude et enquête de l'ordre de 30k€</i> | Fonder les priorités d'intervention de la collectivité sur des bases objectives et partagées | <u>CCSP</u> | 2024 |
| <p>- Impulser des échanges entre les principales entreprises du territoire</p> <ul style="list-style-type: none"> > Permettre de stimuler des mutualisations > Diffuser des bonnes pratiques et des idées venues d'ailleurs > Réfléchir à l'échelle du territoire sur une valorisation de la ligne ferroviaire en matière de logistique. > Réfléchir à l'échelle du territoire sur des mutualisations entre transport de personnes et acheminement de colis. | <ul style="list-style-type: none"> - Echanges réguliers entre entreprises locales et collectivités, interventions de professionnels de la logistique | Identifier et stimuler des optimisations, voire des mutualisations potentielles entre chargeurs. | <u>CCSP</u> | En cours |

V-UNE MOBILITÉ SIMPLE, LISIBLE ET FLUIDE

V-4/ Accompagner les employeurs et les salariés

| Situation initiale | | | | |
|--|---|--|--|--|
| - La CCSP tisse progressivement des liens avec les employeurs, qui peuvent être des prescripteurs de pratiques de mobilité pour leurs salariés, et qui peuvent rencontrer des difficultés de recrutement. | | | | |
| Objectifs | | | | |
| Apporter des solutions concrètes de mobilité aux employeurs et aux salariés, promouvoir les services et inciter aux changements de comportements. | | | | |
| Propositions | Moyens à mobiliser | Impact attendu | Réalisation | Echéances |
| - Sensibiliser les employeurs aux enjeux des mobilités domicile travail > Constituer et animer un club local de la transition > Inciter les employeurs (information des salariés, speed-dating covoiturage, forfait mobilité durable...) | - Rencontres régulières avec les employeurs, avec apport d'informations et supports de réflexion. | Mobilise et informe les employeurs | CCSP, employeurs | En cours |
| - Animer un challenge mobilité local > Construire le challenge (période, format de saisie, règlement, lots, promotion, valorisation), défi ludique pour inviter les salariés à venir au travail autrement qu'en voiture le temps d'une journée. > Expérimenter une première session | - Plateforme dédiée, lots, communication, outil Datagir de l'Ademe > Coûts de l'ordre de 20k€/an | Mobilise et implique les salariés et les établissements | CCSP, employeurs | 2025 |
| - Faciliter l'accès à la mobilité pour l'emploi > Faire émerger une auto-école sociale adaptée à des publics rencontrant des difficultés particulières (difficultés financières, handicap, difficultés d'apprentissage) : contribuer au financement du permis de conduire sur critères sociaux en contrepartie de missions de bénévolat, proposer des séances itinérantes, mettre en place des dispositifs spécifiques d'apprentissage. > Faire émerger un garage solidaire | - Animation territoriale pour identifier et mobiliser les partenaires - Participation au financement > Coûts à définir, enveloppe de l'ordre de 15k€/an | Permet à des personnes isolées non motorisées d'accéder à l'emploi | CCSP, acteurs économiques et sociaux du territoire, Fédération Solidarauto | 2024-2025 (mobilisation, préparation) 2026-2027 (réalisation) |

◆ V-UNE MOBILITÉ SIMPLE, LISIBLE ET FLUIDE

V-4/ Accompagner les employeurs et les salariés



Challenge mobilité en Pays Sud Toulousain : un événement fédérateur

V-UNE MOBILITÉ SIMPLE, LISIBLE ET FLUIDE

V-5/ Accompagner les établissements scolaires et les plus jeunes

| Situation initiale | | | | |
|---|---|---|--|------------------------------------|
| - La CCSP travaille activement avec les établissements scolaires dans le cadre du programme Moby pour favoriser l'utilisation des modes de déplacements actifs ou partagés aux abords des établissements scolaires. | | | | |
| Objectifs | | | | |
| Impulser des changements de comportements auprès des plus jeunes . | | | | |
| Propositions | Moyens à mobiliser | Impact attendu | Réalisation | Echéances |
| <p>- Déployer des actions d'écomobilité scolaire</p> <ul style="list-style-type: none"> > Expérimenter et pérenniser des pédibus et des vélobus, permettant de mutualiser entre parents des accompagnements de groupes d'enfants à pied ou à vélo. > Soutenir les établissements pour déployer des actions pédagogiques associées à la mobilité (supports, ressources, intervenants) > Se tenir à l'écoute des établissements, des parents et des élèves pour étudier des aménagements permettant de sécuriser les trajets vers l'école. | <ul style="list-style-type: none"> - Rencontre des établissements - Mise à disposition de modes d'emploi permettant de répondre aux questions récurrentes - Mise à disposition de ressources et d'intervenants > <i>Coût de l'ordre de 10k€/an</i> | <p>Permettre aux plus jeunes de construire des bonnes habitudes en matière d'écomobilité. Aider à les autonomiser en matière de mobilité.</p> | <p><u>CCSP</u>, communes, établissements scolaires, parents d'élèves</p> | <p>A partir de la rentrée 2023</p> |

SOMMAIRE

1. CONTEXTE ET OBJECTIFS

2. LES INTERVENTIONS DU PLAN DE MOBILITE

3. PROGRAMMATION

4. SUIVI ET EVALUATION

I- DES TRANSPORTS POUR LE QUOTIDIEN

| Intervention du Plan de mobilité | Période | | | Projection de l'ensemble des coûts | | Projection des coûts CCSP | |
|---|-------------------|-----------|-----------|--|--|--|--|
| | 2023-2026 | 2027-2030 | 2031-2034 | Etudes et investissements (k€ sur la période) | Fonctionnement supplémentaire (k€ par an) | Etudes et investissements (k€ sur la période) | Fonctionnement supplémentaire (k€ par an) |
| I/ Des transports pour le quotidien | | | | | | | |
| I-1/ Intensifier les liaisons avec Gap et Briançon | | | | | | | |
| Etudier l'intégration de trains supplémentaires entre Briançon et Gap | X | X | X | Selon offre retenue par la Région | | | |
| Etudier une anticipation de l'offre de service supplémentaire par voie routière | | | | | | | |
| I-2/ Faciliter la pratique du covoiturage | | | | | | | |
| Déployer le service d'autostop organisé | X | X | X | | 15 | | 10 |
| Faciliter la mise en relation pour des pratiques de covoiturage courte distance | X | X | X | | 10 | | 5 |
| Aménager des aires de covoiturage | X | X | X | 230 | | 46 | |
| I-3/ Développer des liaisons régulières locales | | | | | | | |
| Etude d'optimisation LER-TER | X | | | | | | |
| Services supplémentaires sur ligne 69 entre Gap et Briançon | X | X | X | | 100 | | |
| Equipement des autocars de la ligne 69 en porte-vélos | X | | | 50 | | | |
| I-4/ Développer des liaisons régulières locales | | | | | | | |
| Faciliter l'usage des circuits scolaires par les habitants | X | X | X | | 40 | | 40 |
| Compléter la desserte par un service de transport à la demande zonal | | X | X | | 150 | | 150 |
| I-5/ Etendre le réseau urbain d'Embrun | | | | | | | |
| Structurer le réseau urbain autour d'une ligne forte | | X | X | | 70 | | 70 |
| ENSEMBLE VOLET I | | | | | | | |
| | Période 2023-2026 | | | 280 | 165 | 46 | 65 |
| | Période 2027-2030 | | | 0 | 335 | 0 | 235 |
| | A partir de 2030 | | | 0 | 385 | 0 | 285 |

II-Des mobilités touristiques maîtrisées

| Intervention du Plan de mobilité | Période | | | Projection de l'ensemble des coûts | | Projection des coûts CCSP | |
|---|-----------|-----------|-----------|--|--|--|--|
| | 2023-2026 | 2027-2030 | 2031-2034 | Etudes et investissements (k€ sur la période) | Fonctionnement supplémentaire (k€ par an) | Etudes et investissements (k€ sur la période) | Fonctionnement supplémentaire (k€ par an) |
| II-Des mobilités touristiques maîtrisées | | | | | | | |
| II-1/ Améliorer les services hivernaux desservant les stations | | | | | | | |
| Etoffer les grilles horaires des services reliant Charges à Réallon, Embrun à Crévoux et Embrun aux Orres | X | X | X | | 30 | | 30 |
| Accroître le financement des service saisonniers par les clientèles touristiques | X | | | 40 | | 40 | |
| II-2/ Mieux intégrer les accès aux stations dans le parcours client | | | | | | | |
| Informier et diriger la clientèle en amont du séjour | X | X | X | | | | |
| Envisager une labellisation des stations | | X | | 15 | | | |
| II-3/ Desservir les lieux de loisir en saison estivale | | | | | | | |
| Desservir les plages rive gauche + Baie St-Michel | | X | X | 10 | 50 | 10 | 50 |
| Desservir les sites de versants | | X | X | | 20 | | 20 |
| ENSEMBLE VOLET II | | | | | | | |
| Période 2023-2026 | | | | 40 | 30 | 40 | 30 |
| Période 2027-2030 | | | | 25 | 100 | 10 | 100 |
| A partir de 2030 | | | | 0 | 100 | 0 | 100 |

III-Serre-Ponçon, territoire cyclable

| Intervention du Plan de mobilité | Période | | | Projection de l'ensemble des coûts | | Projection des coûts CCSP | |
|--|---|-----------|-----------|--|--|--|--|
| | 2023-2026 | 2027-2030 | 2031-2034 | Etudes et investissements (k€ sur la période) | Fonctionnement supplémentaire (k€ par an) | Etudes et investissements (k€ sur la période) | Fonctionnement supplémentaire (k€ par an) |
| III-Serre-Ponçon, territoire cyclable | | | | | | | |
| III-1/ Construire un réseau d'itinéraires cyclables structurants | | | | | | | |
| Embrun Savines-le-Lac | X | | | 1 000 | 50 | 350 | 50 |
| Chorges Baie de Chanteloube | X | | | 400 | | 140 | |
| Embrun Châteauroux-les-Alpes | | X | | 3 000 | | 1 050 | |
| Savines-le-Lac Pré d'Emeraude | | X | | 4 500 | | 1 575 | |
| Chorges Embrun | X | X | X | 28 000 | | 9 800 | |
| III-2/ Assurer les continuités cyclables locales | | | | | | | |
| Ancienne route de Baratier | X | | | 230 | 15 | 81 | 15 |
| Saint-André-d'Embrun Châteauroux | | X | | 1000 | | 350 | |
| Aménagement entre Chorges et Montgardin | X | | | 600 | | 210 | |
| Etudes de faisabilité autres liaisons | X | | | 20 | | 7 | |
| Prolonger l'itinéraire structurant vers Gap et Eyglies | A définir avec les partenaires | | | | | | |
| III-3/ Développer le stationnement vélo | | | | | | | |
| Généraliser le stationnement courte durée sur espace public | X | | | 50 | | 25 | |
| Déployer des consignes sécurisées | X | | | 100 | | 50 | |
| Etudier le déploiement de stationnements vélo adaptés sur les établissements du secondaire | A définir par le Département et la Région | | | | | | |
| III-4/ Etendre la gamme du vélo loisir | | | | | | | |
| Identifier et promouvoir des itinéraires | X | X | X | | 25 | | 25 |
| Période 2023-2026 | | | | | 25 | | 25 |
| Période 2027-2030 | | | | | 25 | | 25 |
| 2031-2034 | | | | | 25 | | 25 |
| III-5/ Encourager davantage la pratique du vélo | | | | | | | |
| Jalonner les itinéraires cyclables | X | X | X | 100 | | 50 | |
| Former à la pratique du vélo | X | X | X | | 20 | | 10 |
| ENSEMBLE VOLET III | | | | | | | |
| Période 2023-2026 | | | | 2 440 | 35 | 673 | 45 |
| Période 2027-2030 | | | | 8 530 | 55 | 2 990 | 65 |
| A partir de 2030 | | | | 28 030 | 75 | 9 815 | 85 |

IV-Espaces publics, espaces de vie

| Intervention du Plan de mobilité | Période | | | Projection de l'ensemble des coûts | | Projection des coûts CCSP | |
|---|--------------------------|-----------|-----------|--|--|--|--|
| | 2023-2026 | 2027-2030 | 2031-2034 | Etudes et investissements (k€ sur la période) | Fonctionnement supplémentaire (k€ par an) | Etudes et investissements (k€ sur la période) | Fonctionnement supplémentaire (k€ par an) |
| IV-Espaces publics, espaces de vie | | | | | | | |
| IV-1/ Favoriser le partage de voirie sur les voies peu fréquentées et les secteurs les plus centraux | | | | | | | |
| Partager un référentiel technique pour l'apaisement de la voirie | X | | | 20 | | 10 | |
| Développer des secteurs de voies apaisées | X | | | 20 | | 10 | |
| IV-2/ Dissuader les reports depuis les grands axes | | | | | | | |
| Aménager des dispositifs de réduction des vitesses sur la RD9 | X | X | X | 75 | | | |
| Programmer des fermetures d'itinéraires dans les applications | | | | | | | |
| IV-3/ Etendre les cheminements piétonniers | | | | | | | |
| Identifier les cheminements à sécuriser ou à conforter | | X | | 15 | | | |
| Etendre les espaces piétonniers | | X | X | Selon priorités établies par les communes | | | |
| IV-4/ Réinventer les alentours de la gare d'Embrun | | | | | | | |
| Réorganiser les échanges train / bus / car / vélo | X | | | 100 | | 20 | |
| Développer l'intensité urbaine autour de la gare | X | | | Selon priorités établies par les communes | | | |
| ENSEMBLE VOLET IV | | | | | | | |
| | Période 2023-2026 | | | 165 | 0 | 40 | 0 |
| | Période 2027-2030 | | | 40 | 0 | 0 | 0 |
| | A partir de 2030 | | | 3 525 | 0 | 700 | 0 |

IV-Espaces publics, espaces de vie

| Intervention du Plan de mobilité | Période | | | Projection de l'ensemble des coûts | | Projection des coûts CCSP | |
|--|-----------|-----------|-----------|--|--|--|--|
| | 2023-2026 | 2027-2030 | 2031-2034 | Etudes et investissements (k€ sur la période) | Fonctionnement supplémentaire (k€ par an) | Etudes et investissements (k€ sur la période) | Fonctionnement supplémentaire (k€ par an) |
| V-Une mobilité simple, lisible et fluide | | | | | | | |
| V-1/ Faire connaître l'ensemble des solutions de mobilité | | | | | | | |
| Créer et diffuser un guide mobilité présentant les offres existantes sur l'ensemble de la Durance, de Gap à Briançon | X | | | | 25 | | 25 |
| Former des ressources locales | X | | | | | | |
| V-2/ Développer l'autopartage | | | | | | | |
| Faire connaître les possibilités d'autopartage entre particuliers | X | X | X | | | | |
| Etudier le recours à l'autopartage pour des véhicules de flottes captives | | X | | 15 | | 10 | |
| V-3/ Mutualiser les ressources logistiques | | | | | | | |
| Documenter les flux à destination des centralités et des stations | X | | | 30 | | 20 | |
| Impulser des échanges entre les principales entreprises du territoire | X | | | | | | |
| V-4/ Accompagner les employeurs et les salariés | | | | | | | |
| Sensibiliser les employeurs aux enjeux des mobilités domicile travail | X | | | | | | |
| Animer un challenge mobilité local | X | | | | 20 | | 20 |
| Faciliter l'accès à la mobilité pour l'emploi | | X | | | 15 | | 15 |
| V-5/ Accompagner les établissements scolaires et les plus jeunes | | | | | | | |
| Déployer des actions d'écomobilité scolaire | X | X | X | | 10 | | 5 |
| ENSEMBLE VOLET V | | | | | | | |
| Période 2023-2026 | | | | 30 | 70 | 20 | 65 |
| Période 2027-2030 | | | | 15 | 70 | 10 | 65 |
| A partir de 2030 | | | | 0 | 70 | 0 | 65 |

SYNTHESE DE LA PROGRAMMATION

| Intervention du Plan de mobilité | Projection de l'ensemble des coûts | | Projection des coûts CCSP | | |
|---|--|--|--|--|-----|
| | Etudes et investissements (k€ sur la période) | Fonctionnement supplémentaire (k€ par an) | Etudes et investissements (k€ sur la période) | Fonctionnement supplémentaire (k€ par an) | |
| I/ Des transports pour le quotidien | | | | | |
| ENSEMBLE VOLET I | | | | | |
| | Période 2023-2026 | 280 | 165 | 46 | 65 |
| | Période 2027-2030 | 0 | 335 | 0 | 235 |
| | A partir de 2030 | 0 | 385 | 0 | 285 |
| II-Des mobilités touristiques maîtrisées | | | | | |
| ENSEMBLE VOLET II | | | | | |
| | Période 2023-2026 | 40 | 30 | 40 | 30 |
| | Période 2027-2030 | 25 | 100 | 10 | 100 |
| | A partir de 2030 | 0 | 100 | 0 | 100 |
| III-Serre-Ponçon, territoire cyclable | | | | | |
| ENSEMBLE VOLET III | | | | | |
| | Période 2023-2026 | 2 440 | 35 | 673 | 45 |
| | Période 2027-2030 | 8 530 | 55 | 2 990 | 65 |
| | A partir de 2030 | 28 030 | 75 | 9 815 | 85 |
| IV-Espaces publics, espaces de vie | | | | | |
| ENSEMBLE VOLET IV | | | | | |
| | Période 2023-2026 | 165 | 0 | 40 | 0 |
| | Période 2027-2030 | 40 | 0 | 0 | 0 |
| | A partir de 2030 | 3 525 | 0 | 700 | 0 |
| V-Une mobilité simple, lisible et fluide | | | | | |
| ENSEMBLE VOLET V | | | | | |
| | Période 2023-2026 | 30 | 70 | 20 | 65 |
| | Période 2027-2030 | 15 | 70 | 10 | 65 |
| | A partir de 2030 | 0 | 70 | 0 | 65 |
| ENSEMBLE PDMS | | | | | |
| | Période 2023-2026 | 2 955 | 300 | 819 | 205 |
| | Période 2027-2030 | 8 610 | 560 | 3 010 | 465 |
| | A partir de 2030 | 31 555 | 630 | 10 515 | 535 |

Synthèse des besoins de financement

- ✓ **Les prestations de service transport actuelles dans le périmètre CCSP correspondent à un budget d'environ 575 k€/an.**
- ✓ **La programmation financière pour la communauté de communes tient compte de pistes de financement, parmi lesquelles :**
 - Le programme Leader
 - Le FNADT porté par la Convention Interrégionale du Massif des Alpes
 - Le programme Petites Villes de Demain
 - La Dotation de soutien à l'investissement local et la Dotation d'équipement des territoires ruraux
 - Le Fonds mobilités actives - Aménagements cyclables
 - Le programme Moby en soutien à l'écomobilité scolaire
 - L'action Développer le Vélotourisme du programme Destination France
 - Le programme national de développement du covoiturage (Fond Vert)
 - Le programme Génération vélo porté par la Fub
- ✓ **Le potentiel fiscal du versement mobilité, à son taux maximal, est de l'ordre de 300 à 400 k€/an**
 - Les ressources de la collectivité permettent donc de couvrir le besoin récurrent de financement des actions du plan de mobilité sur la période 2023-2026, et de couvrir le besoin d'investissement sur la même période.
 - Sur les périodes suivantes (2027-2030, et à partir de 2030), le versement mobilité ne serait en mesure de couvrir que les dépenses de fonctionnement supplémentaires, avec l'apparition d'un besoin de financement complémentaire avant 2030. Les investissements, correspondant essentiellement à des interventions dans le domaine des aménagements cyclables, devront être couverts par un autofinancement de la collectivité.
 - A terme, le besoin de financement est de l'ordre de 150 k€/an. Cet ordre de grandeur peut constituer une cible pour l'optimisation des recettes provenant des clientèles touristiques, qui auraient vocation à couvrir le coût des services saisonniers de transport mis à leur disposition (cf. p. 19).

SOMMAIRE

1. CONTEXTE ET OBJECTIFS

2. LES INTERVENTIONS DU PLAN DE MOBILITE

3. PROGRAMMATION

4. SUIVI ET EVALUATION

La mobilité quotidienne

✓ **L'essentiel des déplacements de la vie quotidienne des habitants du territoire sont aujourd'hui réalisés en voiture individuelle.**

- Les déplacements domicile travail liés à la communauté de communes sont effectués à 85% en voiture, à 10% à pied, à 4% en transports en commun, 1% à vélo.
- L'enquête mobilité réalisée en 2022 dans le cadre du diagnostic du plan de mobilité (367 réponses) confirme cette tendance pour l'ensemble de la mobilité quotidienne, avec des parts modales de la voiture entre 70% et 84%.
- Les données d'observation ne permettent pas de modéliser l'impact potentiel du Plan de mobilité : l'évaluation aura donc nécessairement un caractère macroscopique.
 - > La population du territoire génère ainsi un ordre de grandeur de 20 millions de déplacements par an pour la vie quotidienne, soit 15 millions de déplacements en voiture individuelle et environ 150 millions de veh.km.
 - > Toujours de manière schématique, cela représente une émission de gaz à effet de serre de l'ordre de 15.000 t.EqCO2 par an.

✓ **Les actions du Plan de Mobilité contribuent à l'évolution des pratiques.**

- Les pratiques en matière de mobilité sont structurellement liées aux choix de long terme effectués en matière de localisation des activités et par les choix résidentiels. Elles peuvent évoluer à la faveur des services mis en place par l'Etat et les collectivités, mais également sous contraintes externes (en particulier la disponibilité et le prix des énergies), et dans le cadre de politiques de régulation (en particulier les réglementations nationales concernant les véhicules, et les dispositions locales portant sur le stationnement et la circulation).
- Les interventions du Plan de Mobilité, de nature essentiellement incitative, participent à accélérer l'évolution des pratiques de mobilité locale, et à réduire l'impact socio-économique de ces évolutions.

La mobilité quotidienne

✓ Le potentiel associé aux actions du Plan de mobilité

- Les interventions associées au volet III/ du Plan de mobilité (III - Serre-Ponçon, territoire cyclable) sont porteuses d'un potentiel particulièrement significatif. Les évaluations nationales et internationales des politiques cyclables⁽¹⁾ associent en effet un triplement de la pratique pour la mobilisation d'un budget de l'ordre de 30€ par habitant et par an.
 - L'effort d'investissement projeté sur la politique cyclable place très largement la communauté de communes de Serre-Ponçon dans cette trajectoire de triplement de la pratique du vélo à horizon 2030, pour passer de 2% à plus de 6% des déplacements quotidiens.
 - Le potentiel associé est de plus d'1 million de déplacements annuels.
 - Même si les contraintes topographiques et climatiques peuvent limiter le développement de la pratique du vélo par rapport à d'autres territoires de référence, le potentiel associé au Plan de Mobilité est encore assez loin de saturer le potentiel de pratique, puisque près de la moitié des déplacements de la vie quotidienne se placent dans une portée compatible avec le vélo et le vélo à assistance électrique.
- Les interventions associées au volet I/ du Plan de mobilité (I - Des transports pour le quotidien) sont également susceptibles d'accompagner des évolutions structurelles dans les pratiques, avec deux domaines d'intervention structurants : le ferroviaire et le covoiturage.
 - Une augmentation significative de l'offre ferroviaire entre Gap et Briançon permettrait d'accueillir de l'ordre de 400.000 déplacements annuels supplémentaires sur une offre supplémentaire de l'ordre de 4.000 courses, avec des portées de déplacement importantes, de l'ordre de 20 km.
 - L'animation du covoiturage du quotidien représente également un gisement majeur de pratique alternative à l'autosolisme. En se basant sur les objectifs nationaux de développement du covoiturage⁽²⁾, et sur l'exemple de territoire ayant bénéficié d'accompagnements de haute intensité, l'effort mené par la communauté de communes et par ses partenaires s'associe à une tendance susceptible de tripler la pratique à horizon 2030. L'absence de données locales de référence concernant la pratique ne permet cependant pas de préciser le potentiel associé.

(1) : Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France en 2020, Ademe

(2) : Evolution du taux d'occupation en moyenne de 1,2 à 1,8 à horizon 2030

La mobilité quotidienne

- Les services locaux de transport mis en place peuvent également contribuer de façon importante, quoique plus modeste. Leur caractère local est également associé à un impact social majeur, en offrant à toutes et à tous une mobilité permettant de multiplier les liens sociaux. Leur impact cumulé est évalué à un volume annuel de l'ordre de 100.000 déplacements.
- ✓ **Au sein de ce dispositif, les volets IV/ du plan d'actions (IV-Espaces publics, espaces de vie) et V/ (Une mobilité simple, lisible et fluide) permettent de consolider des conditions nécessaires pour une évolution positive des pratiques locales.**
 - Leur mise en œuvre conditionne largement la mobilisation des potentiels d'évolution évalués plus haut.

La mobilité touristique

- ✓ **Le potentiel associé aux actions du Plan de mobilité**
 - Les interventions associées au volet II/ du Plan de mobilité (II-Des mobilités touristiques maîtrisées) facilitent le recours aux transports en commun sur le lieu de séjour pour les clientèles touristiques, et permettent aux locaux d'envisager des pratiques de loisir sans voiture en été comme en hiver.
 - L'absence de données locales de référence, structurellement difficile à produire, suivre et analyser, concernant les mobilités touristiques ne permettent pas de disposer d'un état de référence.
 - Les actions en matière de services (navettes) sont susceptibles d'avoir une contribution relativement modeste, avec probablement moins de 100.000 déplacements. Cependant, leur présence contribue à rendre praticable la destination sans voiture pour la clientèle de séjour, ce qui peut avoir un impact bien plus large en facilitant le recours au train pour l'accès au lieu de séjour.

Les moyens d'évaluation à déployer

✓ Les services de transport

- Les services de transport régionaux sont accessible sur présentation d'un titre de transport, validé par un système billettique.
 - > Le suivi des fréquentations par ligne permet donc de disposer d'une vision précise et dynamique de la pratique d'une partie des services de transport.
 - > Le suivi de l'usage des porte-vélos sur les autocars demande en revanche un relevé manuel ou une enquête.
- Les services de transport locaux sont pour le moment accessibles en libre circulation.
 - > Le suivi de fréquentation sur ces services comprendra donc un relevé des montées établi de façon manuelle par le transporteur.
 - > Le suivi de fréquentation sur le service de transport à la demande s'effectue de façon naturelle avec les fichiers de réservation établis pour produire les fiches de courses du transporteur.

✓ Les services de covoiturage

- Les pratiques de covoiturage spontané (Rezo Pouce) et sur plateforme (Mobicoop).
 - > Elles sont par nature suivies dans le cadre du registre de preuve de covoiturage, qui référence les pratiques pour ouvrir droit aux avantages prévus par l'Etat et par les collectivités pour les conducteurs.
- Les pratiques spontanées
 - > Une partie de la pratique peut échapper à ce suivi : une enquête annuelle de suivi du covoiturage menée sur le terrain (parkings de covoiturage, points d'arrêts) permettra de comptabiliser l'ensemble de la pratique.

✓ La pratique du vélo

- Les compteurs automatiques
 - La mise en place de compteurs automatiques sur des points clef du réseau permet d'effectuer un suivi dynamique de la fréquentation. La comparaison de moyennes sur des périodes suffisamment longues et homogènes permet de dégager des tendances annuelles, toutefois difficilement séparables du contexte (météo, fréquentation touristique). Un réseau constitué d'un minimum de 4 à 5 compteurs semble nécessaire pour couvrir le réseau.

Les moyens d'évaluation à déployer

- Les enquêtes stationnement
 - > Le suivi de l'usage du stationnement nécessite des relevés spécifiques ponctuels, sur une fréquence annuelle, en particulier pour le stationnement sécurisé. Une enquête plus approfondie un an après la mise en service des boxes de stationnement peut également permettre de valider ou d'adapter le dispositif en bénéficiant d'un retour des usagers.
- Le suivi de la pratique de loisir
 - > Des enquêtes ponctuelles spécifiques sont nécessaires pour suivre la fréquentation des itinéraires de loisir (boucles familles, sportives, et itinéraires Gravel).
- ✓ **Le suivi des comptages routiers**
 - Les mesures de débit et de vitesse
 - > Le Département dispose de postes de comptage couvrant assez finement le réseau routier, parfois complété par les communes. Le suivi annuel des débits renseigne dans une certaine mesure sur l'efficacité du Plan de mobilité : les actions menées contribuent à une contraction du trafic, mais celui-ci reste tributaire de nombreux facteurs exogènes.
 - > Le suivi des vitesses pratiquées constitue un indicateur précieux pour juger de l'efficacité des aménagements de voirie visant à apaiser le trafic.
- ✓ **L'enquête mobilité**
 - Un outil pour des bilans d'étape
 - > Il sera utile de mener périodiquement une enquête mobilité miroir de celle réalisée en 2022 dans le cadre du diagnostic du Plan de mobilité.
 - > Une réalisation à chaque fin de période (2026, puis 2030) pourra permettre de voir se dégager des tendances significatives.

Instances de suivi

- ✓ **Certaines actions du Plan de Mobilité relèvent de l'exercice de la compétence mobilité par la communauté de communes en qualité d'Autorité organisatrice de la mobilité locale.**
 - Leur mise en œuvre suppose une mobilisation des partenaires à l'échelle locale, en particulier les communes, les employeurs, les socio-professionnels du tourisme, les établissements scolaires, les structures de l'action sociale.
 - Le comité des partenaires de la communauté de communes de Serre-Ponçon constitue le lieu privilégié du suivi de la mise en œuvre du Plan de Mobilité. Un bilan annuel lui sera présenté pour rendre compte du déploiement du plan d'actions.

- ✓ **D'autres actions du Plan de Mobilité relèvent de l'action conjointe de plusieurs collectivités, en particulier la Région, en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité régionale, le Département et la DIR-Méditerranée comme gestionnaires de voirie.**
 - Une partie des interventions peuvent avoir vocation à être menées et suivies dans le cadre du Contrat Opérationnel de Mobilité animé par la Région.
 - Le suivi global du Plan de Mobilité fera l'objet d'une séance annuelle d'un comité de suivi, à l'invitation de la communauté de communes de Serre-Ponçon, visant à constater le déploiement des interventions et à réévaluer si nécessaire la programmation à réaliser.